

**Cabbar Camalov
Ramin Abdullayev**

**Dəmiryol nəqliyyatında
qatar rəislərinin və vaqon bələdçilərinin
texniki biliyinin yoxlanılması məqsədi ilə
suallar-cavablar**

T E S T L Ə R İ

Cabbar Camalov
Ramin Abdullayev

**Dəmiryol nəqliyyatında qatar rəislərinin və vaqon bələdçilərinin texniki biliyinin yoxlanılması məqsədi ilə suallar-cavablar
TESTLƏRİ**

Buraxılışda sərnişin vaqonlarının konstruksiyaları, təsnifatı, havalandırma və kondensasiya sistemləri, müxtəlif qurğu və avadanlıqları, texniki-istismar qaydaları, sərnişin daşınmasının təşkili, vaqon bələdçilərinin vəzifələri, sərnişinlərə xidmətin təşkili, vaqon bələdçisinin peşə etikası, əməyin mühafizəsi və texniki təhlükəsizlik, bədbəxt hadisə zamanı yardım göstərmə və daşima qaydalarına dair suallar-cavablar öz əksini tapmışdır.

Buraxılışın məqsədi – dəmiryol nəqliyyatında çalışan qatar rəislərinin və vaqon bələdçilərinin texniki biliyinin yoxlanılması, sərnişin təsərrüfatında çalışanların peşə təhsilinin artırılması və sərnişinlərə xidmət praktikasının keyfiyyətlə yerinə yetirilməsindən ibarətdir.

Məsləhətçi:

“Bakı Vaqon Deposu”
MMC-nin rəisi R.Əbişov

Sual	Cavab
<i>Avtoəyləclər yoxlanınlarkən hansı işarələr verilir</i>	<p>Avtoəyləclər yoxlanınlarkən aşağıdakı işarələr verilir.</p> <p>Maşinistdən sınaq əyləcləmə aparmağın tələb olunması (şifahi xəbərdarlıqlıdan sonra):</p> <ul style="list-style-type: none"> - gündüz – şaquli qaldırılmış əl ilə; - gecə – qaldırılmış şəffaf ağ işıqlı əl fənəri ilə. <p>Bundan sonra maşinist bir qısa lokomotiv fiti ilə cavab verərək əyləcləməni başlayır.</p> <p>Maşinistdən əyləcin buraxılmasının tələb olunması:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gündüz – əl qarşıda üfüqi hərəkəti ilə; - gecə – eyni qaydada şəffaf ağ işıqlı əl fənəri ilə. <p>Bundan sonra maşinist iki qısa lokomotiv fiti ilə cavab verərək əyləcləməni buraxır.</p> <p>Avtomatik əyləclər yoxlanılan zaman göstərişləri vermək üçün radio-rabitə və ya ikitərəfli park rabitəsi tətbiq edilə bilər.</p>
<i>“Ekspress” sistemi ilə verilən biletlərin rekvizitləri nələrdir</i>	<p>Birinci sətir həmişə üç rəqəm və iki hərfə başlayır ki, bu da qatarı göstərir. Məlumdur ki, sərnişin qatarları üçrəqəmli nömrəyə malikdir. Birinci hərif nişanı maşında eyni nömrəli qatarları fərqləndirməyə kömək edir. “Ekspress” həmən qatarları “nişanların” köməyi ilə fərqləndirir. İkinci hərif bir qatardakı vaqonları fərqləndirməyə xidmət edir. Əgər qatarda bütün vaqonlar fərq olmadan gedirsə, onda ikinci hərif də birinci kimi eyni olacaqdır.</p> <p>Tarix (gün və ay) və yola düşmə vaxtı (saat və dəqiqə) qrupla dörd rəqəmli qeyd edilir.</p> <p>Vaqon iki rəqəmlə (sira nömrəsi) və vaqonun kateqoriyasına müvafiq hərfə qeyd olunur:</p> <ul style="list-style-type: none"> L- 2 yerlik yumşaq vaqon (SV); K- bərk kupe vaqon;
	3

P- uzanmaq üçün açıq bərk (plaskart) vaqon;

S- oturmaq üçün kreslosu olan vilayətlər-arası vaqon;

O- oturmaq üçün (ümumi) açıq bərk vaqon.

Sonra iki qrupla yeddi rəqəmlə biletin qiyməti və plaskartın qiyməti göstərilir ki, bu da cəmdə gediş haqqının məbləğini təşkil edir.

Bu sistem bir blankda bir neçə adam üçün gediş tərtib edə bilər ki, sənədin növünün qarşısında iki rəqəmlə onların sayı göstərilir.

Birinci sətirdə sənədin növü və gedişin tam dəyəri göstərilir.

Gediş sənədinin ikinci sətrində gediş marşrutu göstərilir, stansiyaları göstərmək üçün maşında on işarədən istifadə olunur. Buna görə də uzun stansiya adlarını ixtisarla yazmaq lazımlı gəlir.

Ümumiyyətlə, maşın yalnız rəqəmlərlə işləyir və hərfli informasiyanı rəqəmə çevirir.

Birinci "Ekspres" də stansiyaların kodları dördrəqəmli idi, SSRİ parçalandıqdan sonra müxtəlif dövlətlərə məxsus stansiyaları göstərmək lazımlı gəldi, buna görə də stansiyaların kodları yeddi rəqəmli qəbul edildi.

Rusiya dəmir yolu stansiyalarının kodları 20 ilə, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin stansiyaları isə 57 kodu ilə başlayır. Sərhəd ayırma məntəqələri 00-dan başlayır.

Gediş marşrutunun adı və stansiyanın kodu göstərildikdən sonra ikinci sətirdə firma qatarının tarifi tətbiq olunarsa "FİRM" sözü yazılır.

Gediş sənədinin üçüncü sətrində "YER" sözündən sonra yerin nömrəsi və ya qrup halında getdikdə bir neçə nömrə göstərilir. Həm də yerlərin

nömrələri dalbadal olmadıqda isə onlar vergüllə qeyd olunur. Sonra maşın xidməti işarə qoyur ki, bu da sətiri bağlayır. Çap qurğusundan asılı olaraq həmin işarə dördəbucaklı və ya qatarın məxsus olduğu dövlətin şərti işaretisi ola bilər.

Üçüncü sətir hərəkət heyyətinin və qoşma vaqonun məxsus olduğu dəmir yolunun ixtisarla adını göstərməklə tamamlanır.

Dördüncü sətirdə xidməti informasiya həkk olunur. Sətir gediş sənədinin seriyası və nömrəsi ilə başlayır və onlar mütləq mətbəə blankının nömrə və seriyası ilə uyğun gəlməlidir.

Gediş sənədləri blankı ciddi hesabat sənəndlərinə aid olduğundan dördüncü sətrin əvvəli mətbəə nömrələri ilə uyğun gəlmədikdə gediş sənədi qüsurlu sayılır. Sərnişinə gediş hüququndan imti na edilmir, lakin dördüncü sətirdəki informasiya tam göstərilməklə mütləq akt tərtib edirlər.

Növbəti üç işarəyə rəqəm və ya hərfin təsadüfü uyğunluğu hesab edilir. Bu müdafiə kodu olmaqla sənədin tərtibi zamanı təsadüf prinsipi üzrə təsadüfi maqnit sirkələnməsinin qeneratoruna verilir. Bu üç işarəni heç kim duya və onlara əhəmiyyət verə bilməz. Sonra bilet kassa aparatının işini, yəni gediş hansı terminalda tərtib olunduğunu göstərən hərf əks olunur. Hərfdən sonra 1-dən 4-dək rəqəm yazılır. Belə ki, bir blankda müxtəlif gediş sənədini (məsələn, tam, uşaq, güzəştli) tərtib etmək mümkün olmadıqda, maşın bir sifarişdən dördədək müxtəlif gediş sənədi tərtib edə bilər.

Yeddirəqəmli say sisitemdə sifarişin nömrəsini göstərir. Maşın bir dəqiqliyə 100-dən çox müxtəlif sifariş və ya sorğunu yerinə yetirə bilər.

Maşın sifarişi yerinə yetirdikdən, yəni gediş sənədi tərtib edildikdən sonra altı rəqəmli

<p>tarix və dörd rəqəmli vaxt göstərilir. Növbəti yeddi işarəsinə kassa işarəsi də adlandırırlar. Məsələn 0007009: birinci rəqəm gediş sənədini tərtib edən hesablama mərkəzini, ikinci rəqəm yeri verən məşni, başqa formada desək, həmin qatar haqqında informasiyanı yaddaşında saxlayan hesablama mərkəzini göstərir. Sonrakı rəqəm yolda stansiyanın sıra nömrəsini (07 Sankt Peterburq Varşava vağzalı), sonrakı pəqəm isə hesablama mərkəzinin məxsus olduğu dəmir yolunu və sonrakı iki rəqəm isə kasanın nömrəsini eks etdirir.</p>	<p>baxdıqda həmin hərflər bütöv xəttə benzəyir. Mikroskopik şriftlə qeyd olunan dəmir yoluun adı və kassa nömrəsi (dördüncü sətir) terminalın məxsus olduğunu bildirən hərf uyğun gəlməlidir. Bütün bunlar rəngli sürət çıxaranların və digər saxtalıqların meydana gəlməsindən müdafiə deməkdir.</p>
<p>Kassa nömrəsindən sonra telefon və ya kompüterlə sıfarişin nömrəsi göstərilir. Daha sonra çəpəki çizgi vasitəsi ilə dövlətlərin kodları və oradakı biletin qiyməti göstərilir. Əgər müxtəlif ölkələr üzrə qiymətləri toplasaq, onda gediş sənədinin birinci sətrində göstərilən biletin qiyməti alınacaqdır.</p> <p>Gediş sənədinin beşinci sətri sərnişinin şəxsiyyətini təsdiq edən sənədin nömrəsini və çəpəki çizgidə isə onun soyadını göstərmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Qrup halında gediş zamanı isə siyahı əlavə olunur.</p> <p>Online rejimində və PosTerminal vasitəsi ilə satılmış gediş sənədlərində (biletlərdə) 4-cü sətrdə "Ekspress-AZ" sözlərindən sonra "Online" və ya "PosTerminal" sözləri qeyd edilir.</p> <p>"Ekspress" sisteminin blanklarını pozmağa və blanklarda düzəliş aparmağa icazə verilmir. Gediş sənədi düzgün tərtib edilmədikdə qüsurlu bilet kimi hesabatdan çıxarılır və belə gediş sənədi (bilet) etibarsız sayılır.</p> <p>Əgər blankda informasiyalar əl ilə yazılsa belə biletlər də etibarsız hesab edilir.</p> <p>Təkrarlanmayan ağa çalar mikroskopik hərflər yalnız böyüdüldükdə nəzərə çarpir. Eləbelə</p>	<p>Akkumulyator batareyalarının istifadə qaydaları</p> <p>Sərnişin vaqonlarında turşu birləşməli və ya qələvidən tərtib olunmuş akkumulyator batareyalarından istifadə olunur. Qələvili batareyalar daha tez tapılan materiallardan hazırlanmasına və ucuz başa gəldiyindən daha çox istifadə olunur.</p> <p>Havanın kondensasiyası olunmayan vaqonlarda elektrik cərəyanının gücünün 52 V olması üçün 26 ədəd turşu birləşməli və ya 38-40 ədəd qələvili akkumulyatorlar quraşdırılır.</p> <p>Havanın kondensasiyası olan vaqonlarda isə 112 V gərginliyi təmin etmək üçün 56 ədəd turşu birləşməli və ya 82-86 ədəd qələvili akkumulyatorlar quraşdırılır.</p> <p>1960-cı illərə qədər SSRİ-də quraşdırılmış sərnişin vaqonlarında turşu birləşməli və qələvili akkumulyatorlar quraşdırılırdı, lakin 1960-cı ildən sonrakı illərdə quraşdırılmış vaqonlarda qələvili akkumulyatorlardan istifadə olunmağa başlanılmışdır.</p> <p>Xaricdə quraşdırılmış sərnişin vaqonlarında isə turşu birləşməli akkumulyatorlar istifadə olunur. Lakin, 1969-cu ildən başlayaraq Almaniyanın quraşdırduğu sərnişin vaqonlarında qələvili akkumulyatorlardan istifadə olunur.</p> <p>Akkumulyator batareyalarının istismarının əsas xüsusiyyətlərindən biri – nominal tutumdur C_{nom}-5 saatlıq boşalma rejimində, yəni batareyaların cərəyanının azalması bərabərdir $0,2C_{nom}$ və 10</p>

saatlik boşalma rejimində 0,1C_{nom}-a bərabər olmalıdır. Digər xüsusiyyətlərindən biri isə nominal gərginlikdir – yəni 5 və 10 saatlıq iş rejimində işləmə üçün batareyaların doldurulmasıdır.

İstismarda olan akkumulyatorun tutumu ətraf mühitin temperaturundan (qişda akkumulyatorun tutumu aşağı düşür) və istifadə olunan elektrolitin sıxlığından asılı olaraq dəyişir.

Akkumulyator batareyalarının üzərində şərti işarələr vardır ki, birinci rəqəmlər (26, 38, 40, 56, 84) akkumulyator batareyalarının sayını, hərfi işarələr – elektrokimyəvi tərkibi (NJ-nikelli-dəmirli, NK-nikel-parlaq dəmirlidir), istifadə əhatəsi (V-vaqon üçün, T- dərtmər üçün, Ü-tamamilə metaldan quraşdırılmış vaqonlar üçün), konstruksiyasına əsasən plastin və separatorlardan (P- zirehli, N-yaxma çəkilmə, M- az miqdarda plastmas çəkmə ilə) olmasını və axırıcı rəqəmlər isə amper saatla nominal tutumu (məsələn 40 TNJ-250, 40VNJ-350, 26VPM-400, 56 VNÜ-400, 84 KM-300 akkumulyatorları) göstərir.

Turşu birləşməli akkumulyator batareyalarının elementləri qoşa taxta qutularda mis-sin qurğuları ilə bir-birinə bağlanmışdır.

Qutunun sol tərəfində müsbət qütb sixacı, sağda - mənfi qütb sixacı yerləşmişdir. Sixac akkumulyatorları bir-birinə qoşmağa xidmət edir. Ağac qutu metal allığıñ içində yerləşdirilmişdir və paslanmadan müdafiə olunması üçün plastmas üzlük çəkilmişdir. Akkumulyatorları allığıñ üstü ilə aparılması üçün iki ədəd qulp və sixacların qısa qapanmadan qorunması üçün çıxıntı vardır.

Qutunun və allığıñ yan divarlarında amortizatorlar quraşdırılmışdır.

Qutunun divarında sixac quraşdırılmışdır

ki, o da akkumulyatorun mənfi və müsbət qütblərindəki cərəyan aparan çubuqları bir-birinə birləşdirir.

Yandan rezin amortizatorlar və qısa qapama yaranmasın deyə çıxıntı nəzərdə tutulmuşdur.

Qələvili akkumulyatorları da ağac qutuda yerləşdirirlər. Bu halda elementlər bir-birinə şinlər vasitəsi ilə birləşdirilir.

Akkumulyator batareyaları vaqonun altında hərəkətedici təkərlərin üstündə akkumulyatorlar boksunda yerləşmişdir.

Boxsun yuxarı tərəfində hidrogenin yüksək konsentrasiyasında partlayış əmələ gəlməsin deyə üç ədəd klapan quraşdırılmışdır.

Akkumulyator boksu havalandırma sistemi ilə təchiz olunmuş və çəkmə qolları qapağın üz tərəfində yerləşmişdir. Boks vaqonun çərçivəsinə 8 ədəd 40X markalı polad boltlarla bərkidilmişdir.

Akkumulyator boksunun içərisində termorezistor quraşdırılmışdır ki, bunun vasitəsi ilə batareyalar avtomatik olaraq doldurulur.

İstismar vaxtı akkumulyator batareyalarının qapağı möhkəm bağlanmalıdır ki, özbaşına açılma mümkün olmasın. Qapağın üzərindəki cəftəsi rahat keçmə ilə bağlanmalıdır.

Akkumulyator batareyalarının aşağıdakı partlayışdan müdafiə klapanları üfüqi vəziyyətdə bərkidilmişdir.

Hərəkətedici arabacıların oxu və diyircəkləri mütəmadi olaraq yaqlanmalıdır.

Turşu birləşməli akkumulyatorlar üçün elektroliti yüksək keyfiyyətli sulfat turşusu ilə distillə olunmuş sudan hazırlanırlar.

Qələvi akkumulyatorlarda isə elektrolit əvzinə kalii oksidin sulu məhluluna susuz sulfat tur-

şusu ilə kalium sulfatın qələvisi əlavə olunmuş məhluldan istifadə olunur.

Akkumulyatorlara lazımi qaydada və düzgün xidmət etdikdə bir neçə illər fasılısız olaraq istifadə etmək mümkün olur.

Akkumulyatorlarda baş verən nasazlıqlar akkumulyatorların istifadə ömrünü azaldır.

Sulfatlaşma (lövhələrdə sulfatlaşmış qurğuşun qatının yaranması) həddindən artıq doldurma və ya boşalma zamanı yaranır. Bu zaman lövhələrdə ağ ərplər əmələ gəlir ki, sonradan o parlaq qırmızı rəngə çevrilir və həddindən artıq doldurma zamanı bütün lövhələr sıradan çıxır. Eyni zamanda sulfatlaşma zamanı lövhələrin əsas kütləsi böyükür, şisir, bir-birindən ayrılmaga başlayır, əriyir və istismara yararsız hala düşür.

Akkumulyator batareyaları artıq doldurmanın da yaxşı qəbul etmirlər. Bu zaman normal dolmuş batareyalara əlavə doldurma artıq yaranmış qaz lövhələrin əsas kütləsinə təsir edir və nəticədə akkumulyatorun tutumu azalmış olur. Eyni zamanda artıq yaranmış qazlar nəticəsində zəif birləşmələrdə qığılçım yarana və partlayış da baş verə bilər ki, bu da pis nəticələrə gətirib çıxarda bilər.

Elektrolitin çirkənməsi, distillə olunmamış sudan istifadə olunması, keyfiyyətli sulfat turşusunun olmamağı da batareyaların işinə təsir edir və tez sıradan çıxmına şərait yaradır.

Elektrolitin içərisinə dəmir qırıntılarının düşməsi və onun dibinə çökəməsi akkumulyator batareyalarında qısa qapanma yarada bilər.

Digər hallarda, məsələn, uzun müddət parkda qaldıqda turşulu akkumulyator batareyaları öz-özünə boşalır. Bunun üçün hər üç aydan bir doldurmanı təkrar etmək lazımdır. Öks halda lövhələr

sulfatlaşa bilərlər.

Qələvili akkumulyatorların salamatlığını təmin etmək üçün lövhələr arasındaki elektrolitin səviyyəsini qeyd olunan normada mütləq saxlamaq lazımdır. Öks halda elektrolitin səviyyəsi aşağı düşdükdə lövhələr havanın oksigeni ilə reaksiyaya girməsi nəticəsində dəmirdə oksid yaranır və bütün batareya sıradan çıxır.

Vaqonu reysə hazırlayanda akkumulyator batareyalarının vəziyyətini bilmək üçün qatar rəisi, qatarın elektromexaniki və qaçan bələdçisi qəbul etdikləri qaçondakı akkumulyator batareyalarının növünü bilməlidirlər.

Yükləmə qoşulduğdan sonra gərginliyin dəimi olması batareyaların dolu olmasını göstərir.

Gərginliyin minimum səviyyədən aşağı düşməsi batareyaların boş olmasını göstərir ki, bu halda batareyalar yenidən doldurulmalıdır və ya dəyişdirilməlidir.

Elektrolit batareyanın lövhəsinin yuxarı səviyyəsindən 50 mm aşağı və 65 mm – dən yuxarı olmamalıdır.

Yoxlamadan əvvəl bütün enerji istifadəçilərinin dayandırmaq lazımdır.

Yolda elektrik açarını “**Generator üsulu**”-nda saxlamaqla ampermetrin vəziyyəti yoxlanmalıdır. Əgər generator düzgün işləyirsə ampermetrin əqrəbi istifadəçilərin qoşulması ilə əlaqədar olaraq kənarlara meyl etməlidir. Əgər əqrəb 0 vəziyyətdə qalarsa bu barədə qatar rəisinə və elektromexanikinə məlumat verilməlidir ki, akkumulyator batareyalarının həddindən artıq boşalmasının qarşısı alınsın.

Bölüşdürücü şkafin lövhəsinin üzərində sıfır nöqtəsi ortada olan ampermetr və voltmetr quraşdı-

	<p>rilmişdir.</p> <p>Voltmetrdə generator və akkumulyator batareyalarında gərginliyi ölçmək üçün dəyişdirici açar quraşdırılmışdır. Ampermetrin əqrəbinin sola hərəkəti cərəyanın boşlamadan gəlməsini, sağa isə dolmaya getməsini göstərir.</p> <p>Əgər batareyalar uzun müddət dayanacaqlarda dayanmadan və ya qatarın aşağı sürətdə hərəkət etməsi ilə əlaqədar olaraq boşalsara mütləq kənar mənbələr hesabına yüklənməni təmin etmək lazımdır.</p>	<p>siya qurğuları;</p> <p>Sərnişin vaqonları parkı həmişə yeni havanın kondensasiyası olunan, kombili istilik sistemi olan, elektrikqaynadıcı cihazlardan, lümensentli işıqlandırma sistemli və s. komfortlu vaqonlarla təchiz edilməkdədir.</p> <p>Vaqonların həmişə dəyişən yükdə işləməsi və tez-tez klimatik vəziyyətlərdə olmasından asılı olaraq elektrik avadanlıqlarından istifadə də çətin və müxtəlifdir.</p> <p>Elektrik avadanlıqlarının hərəkət vaxtı yol boyu etibarlı işləməsi tərtibat məntəqəsində dəqiq reysə hazırlamadan və vaqon bələdçilərinin bütün cihazları dəqiq bilməsindən və onlardan düzgün qaydada istifadə etməsindən asılıdır.</p> <p>Elektrik avadanlıqlarının düzgün istismarı qəzaların qarşısını alır, sərnişinlərə mədəni xidmət səviyyəsini yüksəldir və sərnişin qatarlarının yanından təhlükəsizliyini təmin etmiş olur.</p> <p>Vaqon bələdçisi vaqonu qəbul edərkən bütün elektrik avadanlılarını diqqətlə yoxlamalı; bölgündürən lövhəni, avtomatika panelini, nizamlayıcıları; elektrik cərəyanı işlədicilarının funksiyalarını və vaqonun gövdəsinə cərəyanın axmamağını; ventilyasiya qurğusunun, dövriyyə nasoslarının, kondensasiya sisiteminin soyuducu qurğusunun, içməli su sərinləşdiricisinin, elektrik qaynadıcılarının, su doldurma borularının elektrik qızdırıcılarını, səsləndirici işarə verməni, işıqlandırma xəttinin işini yoxlamalı; qurtaracaq (sonuncu) işarə lampalarına və minib-düşmə keçirmə fənərlərinə, stolüstü lampalara və üfüqi çıraqlara baxmalı; birləşdirici və ayrıçı açarların sazlığını, əlaqələndirmə xəttinin etibarlığını, elektrik lövhələrinin və qapılarının möhkəm bərkidilməsini yoxlamalıdır.</p>
Aşağı gərginlikli, yuxarı gərginlikli avadanlıqlar və onların xarakteristikası	<p>250 V qədər gərginlikdə işləyən avadanlıqlar aşağı gərginlikli, 250 V yuxarı gərginlikdə işləyən avadanlıqlar isə yüksək gərginlikli avadanlıqlar adlandırılır.</p> <p>Tarixən belə qəbul olunmuşdur ki, havanın kondensasiyası olmayan və aşağı gərginlikli elektrik avadanlığı ilə işləyən vaqonlar 50 V və havanın kondensasiyası olunan vaqonlar 100 V sabit cərəyanla işləyirlər.</p> <p>Vaqonun aşağı gərginlikli avadanlıqları təyinatına görə bir neçə üsula ayrılır:</p> <ul style="list-style-type: none"> • elektrik maşınlarına (vaqonaltı generatorlar, sabit və dəyişən cərəyanla işləyən elektrik mühərrikleri, cərəyan və elektrik yaradıcı elektrik maşınları); • akkumulyator batareyaları; • gərginliyi nizamlayan, dəyişən cərəyanı sabit cərəyanə çevirən və müdafiə cihazları; • istilik cihazları (elektrik sobaları, soyuducular, içməli su soyuducuları); • işarə vermə qurğuları; • işıqlandırma, havalandırma və kondensa- 	

Qəbul olunmuş vaqonda olan çatışmamazlıq və nasazlıq barəsində qatar rəisinə və ustasına, qatarın elektro-mexanikinə məlumat verilməlidir.

Nasaz elektrik avadanlığı olan, akkumulyator batareyaları boş olan, generatorun reduktor-kardan ötürücsünün nasaz olması və ötürücü qayışları olmayan vaqonların yola buraxılmasına qəti icazə verilmir.

Müxtəlif vaqonlarda elektrik qurğularının yerləşməsi bir-birindən bir o qədər fərqlənmir və onlar vaqonaltı və vaqondaxili avadanlıqlara bölünürülər.

Vaqonun daxilində işıqlandırma alətləri, havalandırma aqreqatının mühərriki, havaötürücü-qızdırıcısının elektrik sobaları, su ilə qızdırma sisteminin dövrü nasosunun mühərriki, idarəetmə, nəzarət, işarəvermə və müdafiə aparatları yerləşmişdir.

Vaqonun altında elektrik enerjisi mənbələri və istifadəçilər, dəyişən cərəyanı sabit cərəyana çevirən və müdafiə cihazları, hansı ki, ölçülərinə və işləyəndə səslərə görə və təhlükəsizlik üçün vaqonun içərisində yerləşməyən (generator, akkumulyator batareyaları, su doldurma borularının qızdırıcıları, lümünsetli işıqlandırmanın yaradan elektromashınlar, kompressorlar və ventilyatorların mühərrikləri, havanın soyudulması üçün kondensat qurğusu, yüksəkgərginlikli elektrik cərəyanı temasları, qoruyucular və s.) yerləşmişdir.

Bunlardan əlavə vaqonun altında kiçik gərginlikli 50 V cərəyanın ana xətti və yüksək gərginlikli cərəyanın 3000 V ana xətti, elektropnevmatik tormozların elektrik xətti və vaqonlararası qoşma xətlər quraşdırılmışdır.

Elektrik avadanlıqları, havalandırma və

işıqlandırma sisteminin normal işləməsi, vaqon bələdçilərinin əməyinin yüngülləşdirilməsi (su ilə qızdırında sirkulyar nasosundan istifadə olunması, çağrıma işarələrinin verilməsi, tozsoranların işləməsi və s) və hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunması (qurtaracaq işarə fənərlərinin işləməsi, təkər cütlerinin bukslarının qızmasına nəzarət qurğusu, vaqonun gövdəsinə elektrik cərəyanı axını və kılıdlımə və s) məqsədi üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Eyni zamanda xətdəki cərəyana avtomatik nəzarət etmək, avtomatik olaraq (havavericidə havanın temperaturundan asılı olaraq) havavericiləri açmaq və qoşmaq, akkumulyator batareyalarını enerji ilə doldurmaq, vaqonaltı magistral xətt vasitəsi ilə digər vaqondan elektrik enerjisi ilə təmin olunma və ya digər vaqon elektrik enerjisi ilə təmin etmək imkanları vardır.

Sərnişin qatarlarının tərkibində istismar olunan vaqonlar vaqonun gövdəsindən izolə olunmuş qoşaməftilli sistemi olan elektroavadanlıqlardan ibarətdir.

Bütün xətlərdə ikiqütblü müdafiə vardır ki, bu da qısa qapanmalardan və uzun müddətli yükləmələrdən sistemi müdafiə edir.

Generatorun gərginlik (GGN) nizamlayıcısında nasazlıq olduqda, akkumulyator batareyalarının xətti dağlılıqda və digər qəza vəziyyətlərində avadanlığın yüksək gərginlikdən müdafiəsi üçün maksimum yüksək gərginlikli nizamlayıcı (MGN) və akkumulyatorların həddindən artıq enerji ilə dolmaması üçün kiçik gərginlikli nizamlayıcı (KGN) quraşdırılmışdır.

Generatorun yüklenmədən müdafiəsi üçün məhdudlaşdırıcı və elektrik mühərriklərinin müdafiəsi üçün istilik nizamlayıcıları quraşdırılmışdır.

<p>Avtoqoşqular mexanizmi nədir və iş prinsipi</p>	<p>Elektrik xətlərində istiliyə dözümlü izol olunmuş və 1000 V-dan 6000 V-a qədər gərginliyə hesablanmış mis məftillərdən istifadə olunmuşdur. Magistral xətlər boruların içi ilə aparılmışdır. Bütün nizamlayıcı elektrik aparatları, nəzarət və təhlükəsizliyi təmin olunmaq üçün bölüşdürücü şkafda və ya idarəetmə pultunda yanmaya davamlı materiallarla izolə olunmaqla metal və asbest lövhələrə bərkidilmişdir.</p> <p>Əvvəlki illərdə quraşdırılmış vaqonlar isə depoda təmir olunarkən yenidən qurma işləri aparılmaqla modernizə edilirlər.</p> <p>Kontakt birləşmələrinin etibarlığı üçün təmas detallarının üzərinə istiliyə davamlı boyalı boyalı çəkilir. Əgər kontakt birləşməsində boşalma yaranarsa böyük müqavimətin keçməsindən boyanın rəngi açıq çəhrayidan açıq göy rəngə çevrilir.</p> <p>Hal hazırda istismarda olan sərnişin vaqonlarında aşağı gərginlikli elektrik avadanlıqları elektrik enerjisini dayanacaqdə və hərəkət sürəti 37...45 km/saat olduqda akkumulyator batareyalardan, böyük sürətlərdə isə – vaqonaltı generatorlərdən alırlar.</p>
	<p>Hər bir vaqonda iki ədəd avtoqoşu mexanizmi var, onlar çərçivənin axırında hər iki tərəfdən qoşulur, avtomatik olaraq vaqonların və lokomotivlərin bir-biri ilə sıxılması və çarpılması yolu ilə qoşulur.</p> <p>Avtoqoşqu mexanizmi ibarətdir: gövdə və mexanizmlərdən, zərbəyümşaldıcı cihaz, dartçı xəmutu, paz, dayaq lövhəsi, qabaq və arxa dayaqlar, zərbə qalpağı, saxlama lövhəsi, mərkəzləşdirici tir və ayrıca qoldan.</p> <p>Avtoqoşqu mexanizmi onurğa tiri arasında polad şvellerin arasında yerləşmişdir.</p>

	<p>Güç ötürülməsi dərti xomutundan, pazdan və avtoqoşqunun gövdəsini birləşdirən uduucu aparatdan keçir. Qabaq dirəklər və dayaq lövhəsi gücү vaqonun çərçivəsinə verir, arxa dirəklər isə gücün sıxılmasına xidmət edir.</p> <p>Zərbə qalpağı mərkəzləşdirici tirlə avtoqoşqunu çərçivəsinin oxuna istiqamətdə uzununa dayanmasını saxlayır. Eyni zamanda zərbə qalpağı gövdənin başlıq dayağı kimi güclü zərbədən sonuncu dirəyin və vaqonun çərçivəsinin dağılmaqdan qorunmasına xidmət edir.</p> <p>Qoşulmanın daha etibarlı olması üçün avtoqoşqunun uzununa oxları arasında fərq: 100 mm-qədər lokomotivlə birinci vaqon arasında, 120 km/saata qədər sürətlə gedən qatarın vaqonları arasında 70-mm, 120 km/saatdan artıq sürətlə hərəkət edən qatarın vaqonları üçün 50 mm müəyyən olunmuşdur.</p> <p>İstismar zamanı avtoqoşqunun uzununa oxu ilə rels başlığı arasındaki hündürlüyü 980 mm-dən aşağı olmamalıdır.</p> <p>Qoşulmanın birinci vaqonla aparılması üçün lokomotivin hərəkət sürəti 3 km/saatdan çox olmalıdır.</p> <p>Avtoqoşqunun ilişməsinin yoxlanılması avtoqoşqu kılıdinin çıxıntısı ilə müəyyən edilir. Qayda üzrə ilişmədə nəzarət kılıdinin çıxıntısı avtoqoşqunun başlığının aşağı hissəsindən çıxmamalıdır, yəni görünməməlidir. Qoşulma baş verməyəndə çıxıntı aydın görünür.</p> <p>Avtoqoşqunun açılması üçün yenidən tormoz magistralı bağlanmalıdır. Bunun üçün vaqonun yan tərəfindəki sonluq kranının dəstəyi şaquli vəziyyətə qoyulmalıdır.</p> <p>Vaqonun və lokomotivin açılması zamanı</p>
--	---

hər iki vaqonun və vaqonla lokomotiv arasındaki vaqonaltı tormoz xəttində olan hava tormoz qolçaqları və tormoz kranlarının deşikləri vasitəsilə bura-xılır. Bundan sonra qolçaq açılır və onun başlığı bunun üçün ayrılmış xüsusi dirsəkdən asılır. Əgər vaqonlar arasında yüksək gərginlikli elektrik birləşdiriciləri olarsa bu tormoz qolçağını açmazdan əvvəl qatarın elektromexaniki xüsusi açarla elektrik birləşdiricilərini ayırmalı və bundan sonra tormoz qolçaqlarını bir-birindən ayırmalıdır. Ancaq bundan sonra vaqonları bir-birindən ayırmayaq olar. Ayricı qolun dəstəyini yuxarı qaldırmaqla özünə tərəfə axıra qədər döndərmək və sonradan qaytarmaq lazımdır ki, şaquli vəziyyətdə qalsın. Bunun üçün vaqonun aşağısından (xüsusən də yandan) qırmızı çıxıntı aydın görünməlidir ki, bu anda vaqonlar arasında ayrılma baş vermişdir.	Əgər vaqonları güc tətbiq etmədən birləşdirmək lazımlı gələrsə, onda ayricı qolunu vaqon ayırmada olduğu kimi fırlatmaq lazımdır, bu zaman onu aşağı buraxmaq lazımlı deyil. Dəstəyin düz səthini üfüqi vəziyyətdə qoymaqla lazımdır.	İstismar vaxtı avtoqoşquların həddindən artıq yeyilməsindən, zədələnməsindən, istehsal qüsurlarının olması qurğunun lazımı qaydada işləməsinə mane olur, əlverişsiz vəziyyətlərdə isə avtoqoşqunun öz-özünə açılmasına və ya ayrı-ayrı hissələrinin sinmasına (qırılmasına) gətirib çıxardır.	Hərəkət vaxtı avtoqoşqunun öz-özünə açılması - açılma hissələrinin əyilməsinə və qırılma (sına) – yollara detalların düşməsinə gətirib çıxardır ki, bu da hərəkət tərkibinin yoldan çıxmına və s. gətirib çıxarda bilər.	Qoruyucuların nasazlığı üzündən daha çox öz-özünə açılma hadisələri baş verir. Öz-özünə	açılmalar aşağıdakı hallarda da baş verə bilər: zərbəyümşaldıcı cihazın sıxlaması zamanı ayricı zəncirinin balaca olması, həddindən artıq əyri sahələrdə yanların kənarə çıxması (qaldırıcının mütəkkəsini çevirir və bu halda açılmanın qoruyucusu işləmir), ayricı zəncirinin uzun olması və avtoqoşqulara keyfiyyətsiz nəzarət baxışının keçirilməsi, birləşdirici mexanizmin arasına qum, buz və digər əşyaların düşməsi, düzüñə oxun hündürlüğünün artıq olması, hidravlik rəqs söndürүcүнүн titrəyişinin düzgün tənzimlənməməsi (bu halda birləşmə kildinin sahəsi həddindən artıq sıxlıdır).	**Beynəlxalq sənişin qatarlarında vaqonlara xidmət edən qatar briqadası müəyyən edilmiş davranış normalarına riayət etməli, qatarın keçdiyi dövlətlərin ərazisində yaşayan xalqların adət və ənənələrinə hörmətlə yanaşmağa və həmin dövlətlərin qanunvericilik aktlarına riayət etməyə borcludur.**	-Qatarda sərhəd və gömrük yoxlaması aparılan zaman vaqon bələdçisi sərhəd və gömrük orqanlarına kömək etməlidir.	-Sərhəd-gömrük yoxlamasının aparılması zamanı bələdçiye vaqondan uzaqlaşmaq, sənişinləri vaqondan buraxmaq və ya vaqondan keçirmək qadağandır:	Qatarın sərhəd stansiyalarına çatmasına 10 dəqiqə qalmış bələdçinin vəzifə borcudur:

-tualetləri və qapını bağlamaq;

-gecə vaxtı vaqonda tam işıqlandırılmanı qoşmaq;

-sənişinlərə qarşıdakı sərhəd-gömrük yoxlaması haqqında məlumat vermək, onun aparılma qaydasını izah etmək və sərhəd-gömrük yoxlanışı-

<p>nın vacibliyi, (sənədlərin, baqajın yoxlama ucun hazırlanması) barədə onları xəbərdar etmək;</p> <ul style="list-style-type: none"> - yoxlama vaxtı vaqonun kuplesindən çıxmışın qadağan olunması barədə sərnişinləri xəbərdar etmək; -Beynəlxalq sərnişindəşima barədə Sazişi (“SMPS”) və “SMPS”-ə əlavə Xidməti vəzifə təlimatını, eləcə də yol sənədlərinin aparılması qaydasını; -beynəlxalq sərnişindəşimadə (“PPV”) vaqonlardan istifadə qaydalarını; -hərəkət marşrutunda sərnişinlərlə və xarici dövlətin dəmir yolu işçiləri ilə lazımi ünsiyət yaratma həcmində xarici dili; -yolda hərəkət zamanı keçdiyi dövlətlərin dəmir yolu qaydalarını, eləcə də vaqonun təyinat ölkəsinin dəmir yolunda və tranzit dəmir yollarında tətbiq edilən qatar və manevr işarələrini; -xidmət etdiyi istiqamətdə dəmir yolu stansiyalarının və qatar dəyişmə (bir qatardan düşüb digər qatara minmə) məntəqələrinin yerləşməsini; -qatarın və ya vaqonun keçdiyi ölkədə qüvvədə olan ümumi gömrük, sərhəd və valyuta qanullarını. <p>–“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin xaricdəki nümayəndəliklərinin telefon nömrələrini və ünvanlarını bilməli və gözlənilməz hadisə bas verdiğə bu barədə dərhal nümayəndəliyə xəbər verilməlidir.</p>	<p>Bələdçi onun xidmət etdiyi vaqondan sərnişinin qaldığını aşkar etdiğdə nə etməlidir</p>	<p>Bələdçi onun xidmət etdiyi vaqondan sərnişinin qaldığını aşkar etdiğdə bu barədə dərhal qatar rəisinə xəbər verməli və sərnişinin qalan yüklerinin adını və sayını göstərməklə akt tərtib etməlidir. Akt qatar rəisi, bələdçi və 2 nəfər sərnişin tərəfindən imzalanmalı və qatar rəisinin stampı ilə təsdiq olunmalıdır.</p> <p>Növbəti stansiyada sərnişinin qatardan qalması barədə məlumat xətti polis məntəqəsinə verilməlidir ki, qatardan qalan sərnişinə kömək edilsin.</p>
	<p>Bələdçi tərəfindən gediş sənədlərinin (biletlərin) sərnişinlərdən alınması və sonrakı şəaliyyət</p>	<p>Vaqona minəndən sonra bələdçi sərnişinlər-dən gediş sənədlərini (biletləri) alaraq, komposter nişanlarını pozmadan azca cırmaqla onu ləğv etməlidir. Sonra əsas gediş sənədi sərnişinə qaytarılır, nəzarət kuponu isə bələdçi də saxlanılır.</p> <p>Qatar təyinat məntəqəsinə çatdıqdan sonra nəzarət kuponları qatar rəisinə təhvil verilir.</p> <p>Yolda hərəkət zamanı başqa sərnişin qatarı-na minməli olan tranzit sərnişinlərin və yolda da yanmaq istəyən sərnişinlərin yol sənədləri (biletləri) ləğv edilmir.</p> <p>Bütün növ xidməti dəmir yolu gediş sənədləri ləğv edilmir və sərnişinin özündə saxlanılır.</p> <p>Yataq yerləri olan vaqonlarda gediş sənədləri, bütün formalarda olan xidməti biletləri yolun sonuna qədər onların saxlanmasına məsuliyyət daşıyan vaqon bələdçinin yanında xüsusi qovluqda olmalıdır.</p> <p>Bələdçi tranzit sərnişinlərin gediş sənədlərini qatar dəyişmə (sərnişinlərin bir qatardan digər qatara minmə) məntəqəsinə (stansiyasına) çatmasına 30 dəqiqə qalmış özlərinə qaytarmalıdır.</p> <p>Həmin qatarda yol getməyən şəxslərə istifadə olunmuş gediş sənədləri (biletləri) vermək qədə qadağandır.</p>

Bələdçilərə nələr qadağandır	<ul style="list-style-type: none"> - paltar və digər əşyaları qazanxana otaqlarında, elektrik sobalarında, suqaynadıcılarda, mətbəx plitələrində qurutmaq; - işıqlandırma və boru kəmərlərini qızdırmaq ucun acıq alovdan istifadə etmək; - tezalışan mayeləri saxlamaq və daşımaq; - elektrik qızdırıcı cihazlarında və vaqonun elektrik sxemində nəzərdə tutulmayan digər məişət avadanlıqlarını (maqnitofonları, radioqəbuləciciləri və s.) şəbəkəyə qosmaq; - istilik sisteminin qazanını, suqaynadıcını tezalışan və maye yanacağın (kerosin, benzin, yağı və s.) köməyi ilə alışdırmaq; - qatarın hərəkəti zamanı vaqona minmək və vaqondan düşmək; - vaqonu nəzarətsiz qoymaq. 	ona gediş sənədi verildikdə, bir yerə iki gediş sənədi satıldıqda vaqon bələdçisinin vəzifəsi	<p>Əgər qatarda gediş sənədlərinin düzgün tərtib edilməməsi (o cümlədən yersiz, bir yerə bir neçə gediş sənədinin satılması) halları aşkar edilərsə, onda qatar rəisi iki nüsxədən ibarət akt tərtib edir.</p> <p>Aktlar qatar rəisi tərəfindən səfərdən sonra tabeçilikdə olduğu idarəyə təhvil verilir.</p> <p>İşində qüsura yol verən işçi barəsində tərtib edilən akt tədbir görülmək üçün Sərnişin daşımaları Departamentinə təqdim edilir.</p>
Bələdçilərlə cari təlimat na vaxt keçirilir	Bələdçilərlə cari təlimat, briqada heyəti qatrı qəbul etdiqdən sonra keçirilir.	Biletləri növünə doldurma tərzinə və verilməsinə göra səciyələndir	<p>Biletlər növünə, doldurma tərzinə və verilməsinə görə müxtəlif növlərə bölündür.</p> <p>Blank bilet rəngli naxışlı su nişanlı olmaqla üç hissədən ibarətdir. Birinci hissə biletin əslidir, sola – biletin kötüyü, orta hissə qatarda gediş məsafəsində asılı olaraq cassir tərəfindən kəsilir, hər bir sərnişinə verilir, əllə doldurulur.</p> <p>Qatarın nömrəsi və gediş tarixi komposterdə göstərilir.</p> <p>“Ekspress” sisteminin blank biletü üstüstə yapışdırılmış üç nüsxədən olmaqla avtomatik bilet çapçaylıq qurğularda rəsmlişdirilir;</p> <ul style="list-style-type: none"> • birinci – əsas, özündə gediş sənədini təmsil edir; • ikinci – nəzarət kuponu, vaqon bələdçisi üçün sonradan maliyyə və statistik nəzarət üçün nəzərdə tutulmuşdur; • üçüncü – cassirin kuponu, bilet cassirinin maliyyə fəaliyyətinə nəzarət üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bilet çap eləyən qurğuda bilet çap olunduqdan sonra bilet cassiri birinci iki nüsxəni sərnişinə verir, üçüncü nüsxəni isə hesabat üçün özündə saxlayır.
Bildiriş işarəsi necə və hansı hallarda verilir	Bildiriş işarəsi – bir uzun lokomotiv fiti ilə aşağıdakı hallarda verilir: <ul style="list-style-type: none"> -qatar stansiyaya, yol postuna, sərnişin dəyanacağı məntəqəsinə, sürətin azaldılması tələb edən seyyar əl işarələrinə, tunellərə, keçidlərə, yoldan götürülən drezinlərə yaxınlaşarkən. 		
Bilet cassiri tərəfindən gediş sənədi düzgün tərtib edilmədikdə və ya vaqonda boş yer olmadan	Bilet cassiri tərəfindən gediş sənədi düzgün tərtib edilmədikdə və ya vaqonda boş yer olmadan ona gediş sənədi verildikdə, bir yerə iki gediş sənədi satıldıqda qatar rəisi və vaqon bələdçisi sərnişini vaqona buraxmağa və vağzal işçiləri ilə birgə düzgün tərtib edilməmiş gediş sənədini düzəltmək üçün tədbir görməyə borcludurlar.		

güzəştli biletlər hətta "Ekspress" sisteminin bilet blanklarında çap edilir.

Geriyə bilet – sənəsinə təyinat stansiyasından geriyə qayıtması üçün verilən gediş sənədidir. Bu bilet birbaşa gediş üçün verilmiş bilet dən fərqlənmir.

Xidməti bilet – dəmiryolçulara, dəmir-yolu təhsil müəssisələrində oxuyanlara, dəmir yolu-nun idarə və müəssisələrinin ştatda olan işçilərinə xidməti məqsədlər üçün pulsuz verilən gediş sənədidir.

Digər müəssisələr də öz işçilərinin gedişi üçün pullu biletlər ala bilərlər. Xidməti biletlər illik və bir dəfə gediş üçün verilə bilər. Illik biletlər bir və ya bir neçə dəmir yolunun ərazisində gediş üçün verilə bilər. Illik biletlərin səkkiz növü vardır: yüksək forma bütün qatarlarda və vaqonlarda gediş icazə verir, aşağı forma – bir dəmir yolu sahəsi daxilində bərk kupe olmayan bütün növ vaqonlarda gediş icazə verir.

Güzəştli bilet – qiyməti güzəştli hesablanmış gediş sənədidir. Güzəştli biletin alınması üçün kassaya müvafiq güzəsti təsdiq edən sənəd təqdim olunmalıdır.

Birdəfəlik xidməti bilet – xidməti biletin müxtəlifliyi onun bir gediş üçün nəzərdə tutulmasıdır. Xidməti ezamiyyə vaxtı və dəmir yolu nəqliyyatında dəmir yolu tərəfindən müəyyən olmuş müddət ərzində işləmiş dəmir yolçulara və onların ailələrinə verilir. Bilet üç ay ərzində etibarlıdır.

Azuqə bilet – xidməti bilet növdür və dəmir yolcu ailələrinə yaxınlıqdakı ticarət mərkəzlərinə lazım olan çox işlək məhsul və əşyaların alınmasına gediş üçün verilən gediş sənədidir.

Məsləhət bilet – xidməti bilet növdür və dəmir yolçulara müalicə müəssisələrinə tibbi yardım və tibbi müayinə üçün gediş göra verilir.

Talon bilet – pullu, adsız xidməti biletdir, dəmir yolu nəqliyyatında tikinti quraşdırma aparən müəssisələrin işçilərinə verilir.

Hər dəfə oraya və geriyə gediş zamanı hər bir talonda bilet kassası tərəfindən komposter vurulur.

Şəhərətrafi xidməti bilet – dəmir yolçulara yaşadığı yerdən iş yerinə və təhsil yerinə pulsuz gedib-gelmə üçün verilir.

Şəhərətrafi pullu bilet – kağız lentdə bilet çap edən qurğuda (və ya əvvəlcədən tipoqrafiyada çap olunan) şəhərətrafi zonada gediş üçün çap edilir.

Abonnement bilet – şəhərətrafi qatarlarda 1,2,3,4,6 və 12 ay müddətində gediş üçün satılır.

Bazar günü bilet – abonnement bilet olmaqla şəhərətrafi qatarlarda cümə, şənbə, bazar və bazar ertəsi günləri, bayramqabağı və bayram günlərində gediş üçün illik olaraq satılır.

Talon biletinin qiyməti gediş sahəsinin uzunluğu və vaqonun növü nəzərə alınmaqla hesablanır. Daha yüksək növlü vaqonda gediş zamanı vaqonun növləri arasındaki qiymət fərqi bilet kasıri tərəfindən tam tutulmalıdır.

Talon təqdim etmə ilə gediş sənədi almış şəxslər nəzarətçi şəxslər tərəfindən tələb olunduqda talon biletlərini təqdim etməlidirlər. Öks təqdirdə, yəni talon bilet təqdim olunmadıqda belə şəxslər bilsiz hesab olunur və onlar müəyyən olmuş məbləğdə cəriməni ödəməklə minik stansiyasından təyinat stansiyasına qədər gediş haqqını ödəməlidirlər.

Biletsiz sərnişin kim hesab olunur	Vaqon bələdçisi qatara minik zamanı sərnişinin gediş sənədində və şəxsiyyətini təsdiq edən sənəddə soyadların və nömrələrin bir-birinə uyğunluğunu yoxlamağa borcludur.	
Bir yerə bir necə gediş sənədi (bilet) satıldığı halda vaqon bələdçisi nə etməlidir	Təqdim olunan sənəddəki soyad uyğun gəlmədiykdə, yaxud soyad olmadıqdə və ya düzəliş aparıldıqdə sərnişin qatara buraxılmır. Əgər qatarda belə sərnişin olarsa, o, bilesiz sayılır, çünki gediş sənədi yalnız o şəxs üçün etibarlıdır ki, gediş sənədində onun soyadı göstərilmişdir.	
Cərəyan vurmasından zərərçəkənin xilas olunması necə aparılmalıdır	<p>Bir yerə bir necə gediş sənədi (bilet) satıldığı halda qatar rəisi (briqadir-mexanik) və vaqon bələdçisi sərnişinlərə qatarda yerlə təmin etmək üçün tədbirlər görməlidirlər.</p> <p>Bu halda qatar rəisi (briqadir-mexanik) iki nüsxədən ibarət akt tərtib edir. Aktda gediş sənədi (bilet) barədə: sərnişinlərin soyadları, gediş sənədlərinin (biletlərin) nömrələri, qatarın nömrəsi, marşrut istiqaməti, yerin və vaqonun nömrələri, hərəkətə başlama stansiyası, hərəkətə başlama tarixi, təyinat stansiyası, gediş sənədlərinin (biletlərin) sənədləşdirildiyi tarix və satış məntəqəsi barədə məlumatlar öz əksini tapmalıdır. Akt qatar rəisi və vaqon bələdçisi tərəfindən imzalanır və qatar rəisinin şempeli ilə təsdiq olunmalıdır.</p>	
Cərəyan vurmasından zərərçəkənin xilas olunması necə aparılmalıdır	<p>Elektrik cərəyanı ilə vurmada zərərçəkəni tacili olaraq cərəyanın təsiri olan yerdən azad etmək lazımidır. Çünki, cərəyanın davamlılığı ağır nəticələr verə bilər. Cərəyan keçən yerlərə gərginlik altında toxunmaq belə çox hallarda əzələlərin qic olmasına gətirir ki, bu da ümumilikdə həyat fəaliyyəti orqanlarının, nəfəsin və qan dövriyyəsinin tam dayanmasına gətirib çıxardır.</p> <p>Əgər zərərçəkən elektrik məftilini əli ilə tutursa onun barmaqları qic olmadan möhkəm sıxi-</p>	<p>lir, ilk olaraq yardım üçün həmin hissəni zərərçəkənin əlindən ayırmaq lazımdır.</p> <p>Elektrik qurğusunun dayandırılmasını qoruyucuları çıxartmaqla şəpsel birləşmələrini ayırmaq və ya sūni yolla havadakı xətlərdə qapanma yaradmaqla təmin etmək olar.</p> <p>Cərəyan vurmasından zərərçəkənin xilas olunması üçün onun paltarından (əgər qurudursa), məsələn pencəyinin, paltosunun aşağı və yuxarı yaxalığından, ətrafdakı müəyyən əşya ilə əyməklə zərərçəkənin bədəninə toxunmadan çəkib elektrik cərəyanı olan hissədən aralamaq lazımdır.</p> <p>Zərərçəkənin ayağından tutub cərəyan vuran hissədən ayırmaq üçün isə onun ayaqqabılarından tutmaq olmaz, bunun üçün yardımı edən şəxs öz əllərini yaxşı izolə etməlidir ki, zərərçəkənin paltarı və ayaqqabısı nəm olmaqla cərəyanı ötürə bilər.</p> <p>Əgər zərərçəkən yuxarıdadırsa cərəyanın ayrılması zamanı o yüksəklikdən düşə bilər. Əlavə zədə alınmaması üçün tədbirlər görmək lazımdır.</p> <p>Qurğunun söndürülməsi zamanı eyni vaxtda elektriklə işıqlandırma da sönür, buna görə gün işığı olmadığına görə digər mənbədən (qəza işıqlandırılması, akkumulyator fənərləri və s.) işıqlanmanın təmin etmək lazımdır və bu an zərərçəkənə yardım olunması gecikdirilməməlidir.</p> <p>Əgər tacili olaraq elektrik qurğularını söndürmək mümkün olmursa onda zərərçəkənin toxunduğu hissənin söndürülməsi üçün tədbirlər görülməlidir. Bunun üçün yardım edən də zərərçəkənə toxunmaq üçün ehtiyat tədbirlərini gördükdən sonra yaxınlaşmalıdır. O fikir verməlidir ki, özü də cərəyan keçiriciləri ilə temasda ola və ya yerlə birləşmə yerlərinə toxuna bilər.</p> <p>1000 V gərginlikdə olan xətlərdən zərə-</p>

	<p>çəkənin kənar edilməsi məqsədi ilə kanatdan, dəyənəkdən, ağacdan və digər quru cərəyan keçirməyən əşyalardan istifadə etmək lazımdır.</p> <p>Əllərin izolyasiyası üçün dielektrik əlcəklərdən, əlləri şərfə dolamaq, mahud furajka geyimlək, əlləri şalvar və paltonun cibliklərinə dolamaq, zərərçəkənin altına rezin lövhə qoymaq və s. istifadə etmək olar.</p> <p>Əgər cərəyan zərərçəkən vasitəsi ilə yerə gedirse onun əlini məftildən ayırmak üçün ən sadə yol məftili qırmaqla zərərçəkəni yerdən ayırmak lazımdır və bunun üçün həm özünə və həm də zərərçəkənə qarşı tədbirlərə eməl etmək lazımdır. Bunun üçün quru ağacdan dəstəyi olan baltadan və ya xüsusi izolə olunmuş ləvazimatın köməyi ilə məftili qırmaq olar.</p> <p>Əgər izolə olunmuş ləvazimat yoxdursa onda əldə olan ləvazimatlardan istifadə etmək olar. Bu halda ləvazimatın tutacağı quru material ilə sarınmalı, məftillər ayrı-ayrı fazalar üzrə qırılmalıdır və bu zaman yardım edən özü quru yerdə dayanmalıdır və ya ayağının altına quru taxta və s. materialla özünü yerdən izolə etməlidir.</p> <p>Əgər gərginliyi hər-hansı bir mənbədən söndürmək olmursa və bunu etmək çətindirsə, onda sünə yolla izolə olunmamış keçirici məftili hər iki fazanın üzərinə elə atmaq lazımdır ki, birləşsin və qısa qapanma yaratsın. Bunun daha təsirli olması üçün keçirici olan məftilin bir ucu metal dirəyə bağlanılır və bir ucuna isə atmanın dəqiq alınması üçün yüksək bağlanmalıdır.</p> <p>Keçiricini elə atmaq lazımdır ki, insanlara, zərərçəkənə və yardım edənə toxunmasın. Bu yerlərdə hərəkət etmək üçün cərəyan keçirməyən vəsi-tələrdən istifadə etmək lazımdır.</p>
--	---

	<p>Zərərçəkəni cərəyan keçirən sahədən ayırdıqdan sonra onu təhlükəli zonadan 8 metr məsafəyə qədər aparmaq lazımdır.</p> <p>Yadda saxlamaq lazımdır ki, insanı cərəyan vurması onun cərəyan mənbəyinə toxunması ilə deyil eyni zamanda yaxınlaşması ilə də ola bilər.</p> <p>Təhlükəli məsafə 2 metrə qədər olan məsafə hesab edilir.</p> <p>Elektrik cərəyanının qığlıcılari da güclü yaniq, nəfəsin dayanması və bir göz qırpmında ölümlə nəticələnə bilər.</p>
	<p>Dəmir yolu hansı hallarda sərnişinləri qatardan düşürmək hüququna malikdir.</p> <p>Dəmir yolu sərnişinləri daşımaqdan imtina etmək və ya qatardan düşürmək hüququna malikdir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • minik zamanı və yolda alkoqol, toksik və narkotik sərxoş vəziyyətdə olduqda; • gediş və ictimai qaydaları pozduqda; • xəbərdar olunmasına baxmayaraq yenə də spirtli içkilər içməkdə davam etdikdə; • digər sərnişinlərin rahatlığını pozduqda; <p>Sərnişin öz baqajının təyinat stansiyasındaqək aparılması istəmədikdə baqaj, qəbz təqdim edilməklə, sərnişinin qatardan düşürüldüyü stansiyada ona qaytarılır və ya baqajı boşaltmaq mümkün olmadıqda o yaxınlıqdakı stansiyaya aparılır və ilk qatarla sərnişinin qatardan düşürüldüyü stansiyaya qaytarılır.</p> <p>Sərnişin xəstəliyə görə qatardan düşürüldüyü halda baqaj stansiya (vağzal) rəisinin teleqramına əsasən sərnişinin qatarı tərk etdiyi stansiyaya pulsuz qaytarılır.</p> <p>Sərnişinin soyadı, adı, atasının adı və ya onun şəxsiyyətini təsdiq edən sənədin nömrəsi təqdim olunan gediş sənədində (biletdə) göstərilən soyada və ya nömrəyə uyğun gəlmədikdə, gediş sənə-</p>

	dində (bilettdə) soyadın və ya şəxsiyyəti təsdiq edən sənədin nömrəsi göstərilmədikdə və ya dəyişdirildikdə (düzəliş edildikdə) sərnişinin qatara minməsinə yol verilmir.	yavaş-yavaş 40^0 S-ə qədər qaldırmaq, bu halda donmuş sahəni kirdən təmiz yumaq lazımlıdır. Əgər bu imkanlar məhduddursa zərərçəkənin yaş palitarlarını quru ilə dəyişdirmək və ona isti içkilər (çay, kafe, süd) vermək lazımdır.
Donma ilk yardım qaydaları	<p>Donma - bədənin toxumalarının soyuğun təsirindən zədələnməsidir.</p> <p>Donma buzlu hava şəraitində deyil eyni zamanda 0^0 S yaxın temperaturda küləkli, nəmli və əsasən də havanın mülayimləşmə dövrlərində də ola bilər. Uzun müddət hərəkətsiz olaraq soyuq havada, qarda, yağan yağış altında dayanmaq, o cümlədən sıx və ya nəm ayaqqabı da donmaya gətirib çıxardır.</p> <p>Toxumaların zədələnməsinin əsas səbəbi – uzun müddət ərzində spazma yaranmasından qan damarlarının möhkəm dəyişikliyə uğramasıdır.</p> <p>Ətraflar və aşağı tərəflər donmaya daha tez məruz qalır. Əsasən soyuğun təsiri ilə əvvəlcə sancılar baş verir, soyuq olması hiss edilir, qıçqırma baş verir və sonra dəridə gõy rəngdə ləkələr əmələ gəlməklə hissiyyat itir. Ətraflar aktiv hərəkət etməyə acizlik yaradır. Donma sahəsini və dərinliyini soyuğun fəaliyyətini dayandırıqdan və ya bir neçə gündən sonra bilmək olur.</p> <p>Aşağı temperaturlarda və xüsusən də küləkli havada dərinin açıq hissələrini örtmək lazımdır.</p> <p>Şaxta vaxtlarında bədənin açıq hissələrinin hissiyyatı tez-tez yoxlanılmalıdır.</p> <p>Donmuş insana ilk yardım üçün zərərçəkəni gecikdirmədən isti yerə gətirməklə qızdırmaq lazımdır.</p> <p>Əvvəl donmuş sahəni qızdırmaqla qan dövriyyəsini təmin etmək lazımdır. Bunun üçün ən təsirli və təhlükəsizi odur ki, donmuş sahəni vannaya yerləşdirmək və suyun temperaturunu 20^0 S-i dən</p>	<p>İsti vannadan sonra zədələnmiş sahəni qurutmaq, steril sarğı ilə örtmək və isti dəsmal və s. ilə sarımaq lazımdır. Həmin sahəyə yağ və maz vurmaq olmaz, çünki bu sonradan aparılacaq təmizləməni çətinləşdirir. Donmuş sahəni qarla, əlcəklə, mahud parçası, burun dəsmalı ilə sürtmək olmaz, onda dəri yaralanma və altına infeksiya keçə bilər.</p> <p>Əgər toxumalarda dəyişikliklər (dəridə su luq) hələ yaranmamışdırsa donmuş sahəni təmiz əllə və pambıq tamponla spirt,odekolon ilə dəri qızarana qədər ehmalca sürtmək olar.</p> <p>Əgər zərərçəkənin toxumalarında artıq dəyişikliklər yaranmışdırsa zədələnmiş hissəyə spirt çəkməklə steril sarğı qoymaq lazımdır. Burun və qulaqların donması zamanı əlin içi ilə qızdırmaq olar. Zərərçəkənin təcili olaraq həkim müalicə müəssisəsinə çatdırılması da ilk yardım hesab edilir.</p>
		<p>Döşəmələrə qulluq necə aparılmalıdır</p> <p>Vaqonların döşəmələri ciddi qulluq tələb edir.</p> <p>Yolda döşəmə iki dəfə süpürülməlidir ki, bundan da bir dəfə döşəmə su ilə isladılaraq süpürülməlidir. Hər reysin sonunda döşəmələr su, sabun və 3%-li kalsiləşdirilmiş sodadan hazırlanmış məhlul və ya 10 litr suya 100-150 qram yuyucu məhlul əlavə etməklə təmizlənməlidir. Döşəmənin üzərində su yiğilmasına imkan vermək olmaz, mütləq su yiğimi quru əski ilə təmizlənməlidir.</p> <p>Döşəmənin yuyulması zamanı altına su</p>

	<p>axıntısı getmiş olarsa vaqonaltı ağ yataq dəstləri üçün nəzərdə tutulan qutunun altındaki tixac açılmalıdır ki, su tamam axıb getsin.</p> <p>Qış vaxtı vaqonun drenaj deşiklərinə su düşdükdə əmələ gələn buzun əridilməsi üçün vaqon qatardan açılaraq temperaturu $+15\ldots 20^{\circ}\text{S}$ olan bağlı yerdə saxlanır ki, buz əriyərək tamamilə axıb getsin. Vaqon bələdçiləri döşəmədəki linoleumun saxlanılmasına ciddi qulluq etməlidirlər.</p>	
<p>Elektrik avadanlıqlarına xidmət zamanı təhlükəsizlik qaydaları</p>	<p>İnsan həyatı üçün 12 V – dan yuxarı gərginlik təhlükəli hesab edilir.</p> <p>Sərnişin vaqonun elektroavadanlıqları 24 V-dan 3000 V-a kimi gərginlikdə işləyirlər.</p> <p>Vaqonun sistemlərində cərəyanın maksimum həddi 225 A çata bilər. 0,05 A cərəyanın insana dəyməsi ağır nəticələrə, yanma, toxumaları dağıtma, əzələlərin güclü yiğilmasına və s. gətirib çıxardır. 0,1 A cərəyanın insan bədəninə toxunması elektrik zərbəsi yaradır və insanın ürəyinin vibrasiyasını azaldır və nəticədə ürəyin ritmik döyünməsi qısalar. Bu cür cərəyan ölümçül təhlükəli hesab edilir.</p> <p>Elektrik cərəyanın təsiri onun təsir ardıcılığından, insanın bədənidən keçmə yerindən, ətraf mühitin vəziyyətindən (rütubət, döşəmənin vəziyyəti və s.) insan orqanizminin fərdiyətindən və vəziyyətindən asılıdır.</p> <p>Elektrik müqaviməti insanın dərisinin rütubətiyindən və təmizliyindən, temas yerinə toxunma sahəsindən asılı olaraq $1000\ldots 50000$ Om arasında titrətmə yaradır.</p> <p>Yuxarı tezlikli cərəyan elektrik gücү yaratmır, o istilik və elektromaqnit şüalanması verdiyinə görə təhlükəlidir.</p>	<p>Elektrik və ya kombili qızdırma sistemi olan vaqonlara xidmət edən bütün işçilər bunun üçün təhsil almalı, müəyyən olunmuş qaydada imtahan verməli və 380 V və ya 3000 V gərginlikdə işləyən elektrik və ya kombili istilik sistemi olan vaqonlara xidmət etmək üçün ixtisas komissiyası tərəfindən verilmiş xüsusi vəsiqələri olmalıdır.</p> <p>Sərnişin vaqon bələdçiləri vaqonlara xidmət etmələri üçün elektrik avadanlıqlarının qurğularını, onlardan istifadə və təhlükəsiz işə salma qaydalarını bilməlidirlər. Vaqon bələdçiləri praktiki olaraq elektrik istifadəçilərinin söndürülməsini və qoşulmasını, cərəyanın ayrılmasını və cərəyan vurmuş şəxslərə ilk kömək etmək qaydalarını bilməlidirlər.</p> <p>Baxmayaraq ki, elektrik avadanlıqlarına xidməti, yüksək gərginlikli xətlərə və vaqonlara qoşulub açılmaları deponun işçiləri və hərəkət vaxtı isə elektromexanik yerinə yetirirlər, vaqon bələdçiləri elektrik avadanlıqlarına xidmət qaydalarını bilməlidirlər.</p> <p>Vaqonlararası birləşdirmə şəpsellərinin sərbəst sallaq vəziyyətdə olmasına yol verilmir.</p> <p>Bütün yüksəkgərginlikli və aşağı gərginlikli elektrik avadanlıqlarına baxışı yalnız avadanlıqları cərəyandan ayırdıqdan sonra həyata keçirmək olar. Səhvən təmir olunan avadanlığın xəttə qoşulmağı üçün onun qoruyucusunu çıxartmaq və avadanlığın üzərində “Qoşmamaq” yazılış cədvəl lövhəsinə asmaq lazımdır.</p> <p>Əgər cərəyanı açmaq mümkün deyildirsə onda istisna hal kimi ilk yardım etməni bacaran işçinin iştirakı ilə təmiri aparmağa icazə verilir və bu halda digər cərəyan daşıyıcıları izolə materialları ilə izolə olunmalıdır.</p> <p>Gərginlik altında işləyərkən qayçıdan, su-</p>

vanddan və dəmirdən olan metrlərdən istifadə etmək olmaz.

Hərəkətedici açarlar, sıxaclar, yastıağız kəlbətin, döndərici və digər alətlərin tutacaqları izolə olunmalıdır.

Bölüşdürücü lövhənin və şkafin tozdan təmizlənməsini yolda elektromexanik, tərtibat və ya dövriyyə məntəqəsində işə deponun və ya texniki xidmət məntəqəsinin elektrik çilingərləri həyata keçirirlər.

Kənar əşyaları bölüşdürücü, lövhənin və elektrik cihazlarının yanında saxlamaq olmaz.

Yola düşməzdən əvvəl vaqonun bütün cihazlarını hərəkətə gətirmək lazımdır. Onların qoşulması və açılması zamanı pis işləmə və cərəyanla vurma olmamalıdır. Əgər hər-hansı bir nasazlıq aşkar olunarsa tacili cihazın fəaliyyəti dayandırılmalı və elektromexaniki çağırmaq lazımdır ki, nasazlığı aradan qaldırsın. Aparatlar işə qoşulduğdan sonra elektrik lövhəsində aidiyəti işarə vermə lampaları kۆzərməlidir.

Vaqonun elektrik avadanlıqları xəttinə sxemdə nəzərdə tutulmayan və gərginliyindən asılı olmayan digər cihazların qoşulması qadağandır.

Vaqonlardakı cihazlardan bir neçəsi 220 V birləşmiş dəyişən cərəyanla işləyir. Bu cihazlara qapaqlar örtülmüş və "bir başa daxil olmaq olmaz" xəbəredici işarələr həkk olunmuşdur. Bu cihazlara xidmət etmək üçün icazə verilir ki, əvvəlcə 220 V gərginlik ayrılsın, bunun üçün cərəyan yaradıcıda "Stop" düyməsinə basmaq lazımdır.

Yadda saxlamaq lazımdır ki, yaradıcı ayrıldıqdan sonra onun mühərrikinin lövbəri xarici təsir olmadan bir neçə dövr edir və buna görə də ayırmadan 15 saniyə sonra işə başlamaq olar.

Gərginliyin ayrılması üçün mütləq akkumulyator batareyalarından ayrımanı təmin etmək, bunun üçün lövhədə xəttin qoruyucusunu "+ batareya" və ya idarəetmə pultunda vaqonun altındakı qutuda "- batareya" qoruyucularını çıxartmaq lazımdır.

Qatarın dayanacaq məntəqəsində vaqonaltı generatorunun işini yoxlamaq lazım gəlirsə bunun üçün müəyyən olmuş ehtiyat tədbirləri görmək lazımdır:

- vaqonu daşına bilən işarələrlə çəpərləmək;
- generatorun işə salınması zamanı kollektora, lövbərə, qasnağa, saxlayıcılara əl ilə toxunmaq olmaz;
- reduktor-kardan ötürüçülü generatorların yoxlanması üçün kardan valı söküldük-dən və generatordan ayrıldıqdan sonra yoxlamaq;
- kömür şotkaları və generatorun kollektoru sunbata kağızı №0 ilə elektrik keçirməyən alətin köməyi ilə təmizləmək.

Generatorun ötürüçüsünün kardan valını çıxardan zaman mütləq qatar rəisi iştirak etməlidir ki, vaqonun aid olduğu depoya gələn zaman depo işçiləri baş verən nasazlıq, valı çıxardan stansiya barədə ətraflı məlumat verə bilsin.

Akkumulyator batareyaları ilə iş zamanı da-ha da ehtiyatlı olmaq lazımdır.

Normaya uyğun gəlməyən elektrolitdən istifadə olunması qadağandır.

Batareyalara baxış zamanı qutuları metal alətlərlə döymək, cərəyan olmasına çıxış sıxaclarını metal alətlə qapanma yaratmaqla yoxlamaq olmaz,

çünki bunlar partlayıcı qaza qığılçım sala və partlada bilər.

Akkumulyator batareyalarının doldurulması zamanı batareyalar qutusunun qapağı açıq vəziyyətdə qoyulmalıdır.

Qatarın hərəkəti vaxtı vaqonun pilləsindən əyilərək generator ötürücüsünün işini yoxlamaq qadağandır.

Qatarın hərəkəti və dayanacaqda olan zaman elektrik avadanlıqlarının təmiri zamanı söykənən nərdivanlardan istifadə etmək olmaz.

Qatarın hərəkətinin istənilən sürətində generatorun, akkumulyator batareyalarının, qızdırıcıların və digər istifadəçilərin qoruyucularını çıxartmaq və yenisi ilə dəyişdirmək qəti qadağandır.

Elektrik sistemində olan qüsurların aradan qaldırılmasını dördüncü dərəcəli elektriklər aparırlar. Soyuducu sistemindəki nasazlıqlar soyuducu qurğuları üzrə mexanik tərəfindən aradan qaldırılır.

Su sərinləşdiricinin işində nasaz elektrik və avtomatik idarəetmə cihazlarından istifadə olunması qadağandır. Su sərinləşdiricidən kənar səslər gəldikdə və xladagentin sızması halı aşkar olunduqda su sərinləşdiricisini ayırmak və nasazlıq aradan qaldırılana qədər onu xəttə qoşmaq olmaz.

Elektrik sobasının qoşulması zamanı vaqon bələdçişi soba yerləşən masanın qapağını açmaqla paketli dəyişdiricinin açarını yoxlamalıdır. Sobada iş qurtardıqdan sonra onu xətdən ayırmak lazımdır.

Qızdırıcını işə salmazdan əvvəl onda suyun səviyyəsi yoxlanılmalıdır. Qızdırıcının qızdırma elementlərində müdafiə örtüyü və daxilində su olmadan qoşulması qadağandır.

Qaynadıcıdan suyun sızması halı aşkar olunarsa qaynadıcıya və yaxınlıqdakı istifadəçilərə

cərəyan gəlməsini dayandırmaq lazımdır.

Dəhlizdəki şəpsel rozetkalarına ancaq elektrik üzqırxanları və tozsoranları qoşmaq olar.

Çıraqlara istismar qaydalarında və təlimatlarında nəzərdə tutulanlardan əlavə yüksək güclü lampaların taxılmasına yol verilmir.

Bütün yüksəkgərginlikli baş xətlər vaqonun gövdəsinə o isə öz növbəsində möhkəm təmas elementləri yerlə birləşdirmə elementləri ilə təchiz olunmalıdır.

Bütün yerlə birləşmə, toxunma, təmas və sədlərə həmişə diqqətlə nəzarət etmək lazımdır.

Əgər yerlə toxunma təmaslarında qırılma və ayrılmış aşkar olunarsa bu barədə qatar rəisinə və qatar elektro-mexanikinə məlumat vermək lazımdır. Qırılma halında isə ayrıca məftillərlə təmasları yenisi ilə əvəz etmək lazımdır.

Hər bir cari təmir zamanı yerlə birləşmə toxunma təmas və sədlərinin etibarlılığı yoxlanmalıdır ki, bunnarda olan nasazlıqlar avadanlıqların normal işləməsinə şərait yaratmış və yerlə birləşmə təmasının olmamağı texniki təhlükəsizlik tələblərinin yerinə yetirilməsinə tam ziddir.

Elektrik cərəyanı ilə qızdırma sistemi olan vaqonlarda döşəməni yumaq və nəmlı yiğisdirma aparmaq olmaz. Bu tələblər kombili istilik sistemi olan vaqonlara aid deyil.

Su təchizatı sistemindən su sızmasi olduqda əvvəl sistemin cərəyan xəttini ayırmak lazımdır.

Döşəməyə yiğilmiş suyun yiğisdirilmesi zamanı yüksək gərginlikli xətti ayırdıqdan sonra yiğisdirmanı aparmaq olar.

Qazanın qızdırma elementlərini qoşma zamanı əmin olmaq lazımdır ki, qazanda və istilik sistimdə su vardır.

	<p>Su az olduqda doldurma zamanı qızdırma elementlerini ayırmadan doldurma aparılmır.</p> <p>Qazanın qızdırma elementlerinin birləşdirmə məstilleri ilə birlikdə üzərində örtükləri olmalıdır.</p> <p>Yüksəkgərginlikli xətt qoşulu olan zaman qızdırma elementlerinin örtüklərini qaldırmaq, qazanı və qazanxana bölməsinin avadanlıqlarını yumaq qadağan olunur.</p> <p>Qazanda hidrolik sınaqlar aparıldıqdan, qazan və qazanxana bölməsi yuyulduğdan və dayanmadan sonra gərginlik verilməzdən əvvəl qazanı kömürlə qızdırmaq lazımdır ki, nəm hissələr və yerlər tam qurusun.</p> <p>İstilik və havalandırma sisteminin elektrik nasoslarına elektrik cərəyanı ilə təmin olunma dəyandırıldıqdan sonra baxışı həyata keçirmək olar və baxış zamanı təsadüfən birləşmənin aparılmamığı üçün ehtiyat tədbirlərini də yaddan çıxartmamaq lazımdır.</p>	<p><i>Əgər sonuncu (quyruq) vaqonun arxasına xidməti-texniki, poct, baqaj-yuk və ya sərnişinlərin daşınması ucun nəzərdə tutulmayan digər tipli dəmir yolu vaqonları qoşulduğda bu Təlimatda sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisinin əlavə vəzifələri sərnişinlərin daşınması ucun nəzərdə tutulan sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisinin üzərində qalır.</i></p>
<p>Elektrik cərəyanından zədə alma hallarının qarşısını almaq üçün hansı qoruyucu vasitələr tətbiq olunur</p>	<p>Elektrik cərəyanından zədə alma hallarının qarşısını almaq üçün tələb olunan qoruyucu vasitələr 4 qrupa bölünür:</p> <ul style="list-style-type: none"> -gərginlik altında olan hissələrdən insan həyatını qorumaq üçün tətbiq edilən əlavə izolyasiya yaranan qoruyucu vasitə; -gərginliyi göstərən, yeri dəyişdirilən və cərəyanın qiymətini ölçən cihazlar insan həyatını qoruyan ikinci qrup qoruyucu vasitə; -təşkilati və texniki xarakter daşıyan qoruyucu vasitə; -insanları elektrik qövsündən və yanın məhsulların alovundan qoruyan qoruyucu vasitə. 	<p><i>Əl yükü nədir, daşınması qaydasını izah edin</i></p> <p>Növündən və qablaşdırma formasından asılı olmayaraq həcmində görə vaqonlardakı əl yüklerinin qoyulması üçün nəzərdə tutulan yerlərdə asanlıqla yerləşən və asanlıqla daşınan sərnişinə məxsus 36 kq-dər əşyalar əl yükleri hesab olunur.</p> <p>Əl yüklerinin bütövlüyünə və saxlanılmasına görə məsuliyyət sərnişinin üzərinə düşür.</p> <p>Əl yüklerinin sərnişinlər üçün nəzərdə tutulan yerlərə, həmçinin oturacaqlar arasındaki kecidilərə, dəhlizlərə, vaqon meydançalarına (tamburlara) yerləşdirilməsinə icazə verilmir. Həmçinin əl yüklerinə aid olmayan iri əndəzəli, üç ölçüsü 180 sm-i</p>

<p>keçən və əl yüklərinə aid olmayan yüklərin daşınması qadağandır.</p>	<p>Hər bir sərnişin özü ilə ölkədaxili və dövlətlərarası qatarlarda çəkisi 36 kq-dan, şəhərətrafi qatarlarda isə 50 kq-dan artıq olmayan (tam və ya uşaq gediş sənədi əsasında) əl yüklərini pulsuz və əlavə 14 kq əl yükünün pulunu ödəməklə “sərnişinin əlində baqaj” qəbzi ilə daşıya bilər.</p>	<p>Sərnişinin ixtiyarı vardır (qatar, vaqonda sərnişin sıxlığı 50%-dən aşağı olduqda) 2 nəfərlik SV vaqonda əlavə alınmış 1 biletə görə 50 kq və 4 nəfərlik kupe vaqonda əlavə alınmış 3 biletə görə 150 kq əlavə əl yükü aparsın. Əgər sərnişin qeyd olunan normadan artıq əl yükünün vaqonda aparılması təkidd edərsə, onda əl yükü daşınmaya qəbul edilmir.</p>	<p>Sərnişin əl yükü normasından əlavə olaraq 30 kq-lıq baqaj tarifi ödəməklə, üç ölçüsü 180 sm-i keçməyən və 1 ədəddən artıq olmamaqla televizor, audio-video texnika, elektron və mətbəx texnikası apara bilər. Əgər sərnişin öz gediş sənədindən əlavə 1 ədəd gediş sənədi almışdırsa, bu zaman əlavə haqq tutulmur.</p>	<p>Vaqonu və ya başqa sərnişinlərin yüklərini zədəleyə və çırkləndirə bilən əl yükləri, həmçinin doldurulmuş silahlar, tezalışan, üfunətli, zəhərləyici, oda təhlükəli, partlayıcı və digər təhlükəli maddələrdən ibarət (xüsusi qaydalarla nəzərdə tutulan hallardan başqa) yüklərin daşınmasına icazə verilmir.</p>	<p>Generator ötürücsünə xidmət</p>	<p>Generator ötürücsünə xidməti hərəkət vaxtı qatarın elektromexaniki, texniki baxışı isə qatarın tərtibat və dövriyyə məntəqələrində texniki xidmət məntəqəsinin işçiləri aparırlar.</p>
	<p>Vaqon bələdçisi ötürücsünə işinə nəzarət etməli və hər-hansı bir nasazlıq baş verdikdə qatar rəisini, elektro-mexaniki çağırmalı və lazımdıqda isə qatarın təcili dayanması üçün tədbirlər görməlidir.</p>					
	<p>Vaqon bələdçisi üzdən baxmaqla generatorun ötürücsünə nasazlıqlarını, bərkitmə qovşaqlarının boşalmasını, təkər cütünün oxundan aralanmasını, bərkidilən yerlərdən yağıñ sizmasını müəyyən etməyi bacarmalıdır.</p>					
	<p>Əsas əlamətlərdən biri odur ki, işlək qovşaqları qızmadan qorumaq.</p>					
	<p>İşlək generatorda temperatura $40\dots50^{\circ}\text{S}$-dən artıq olmamalıdır və bunu əl ilə yoxlamaqla müəyyən etmək olur. Qatar tərtib etmə və geriye hərəkət etmə zamanı baxmaq lazımdır ki, kardan valında buz və təkər cütünün oyuqları 0,5 mm – dən çox olmasın.</p>					

	<p>qoyurlar. Əgər oxun ortasındaki reduktorda nasazlıq yaranmışdırsa, kardan valı çıxardırlar və vaqonun növbəti yaxın stansiyaya qədər məhdud sürətdə getməsini təmin edirlər.</p> <p>Vaqonun altından qeyri normal səs-küy gəldikdə növbəti stansiyada qüsuru aşkar etmək məqsədi ilə arabacıq və ötürüculər yoxlanmalıdır.</p> <p>Əgər vaqonun altında həddindən artıq güclü zərbələr gəldiyi aşkar olunarsa təcili qatarın hərəkəti dayandırılmalı təkər cütü, generator və onun ötürücüsü yoxlanmalı və aşkar olunan nasazlıqlar barədə qatar rəisinə məlumat verilməlidir.</p>	
Generator ötürücüsünün növü və təyinatı	<p>Vaqonaltı generatorun ötürücüsü təkər cütünün oxunun fırlanmasından generatorun lövbər qolunun fırlanmasını təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur.</p> <p>Ötürüculər konstruksiyalarına görə müxtəlifdir: yasti və ya paz formalı (tekstrop) qayısqasnaq ötürücüsü, reduktorlu (dişli çarxlar mexanizmlı), kardan vallı ola bilərlər. Buna görə də göstərilən qurğulara nisbətən ötürüculər aşağıdakı növlərə bölündür: yasti-qayışlı, paz qayışlı (tekstrop), tekstrop-kardanlı, tekstrop-reduktor-kardanlı.</p>	<p>kardanlı ötürüculərdən, havanın kondensasiyası aparılan vaqonlarda isə oxun orta hissəsindən reduktor vasitəsi ilə kardan ötürüculərindən istifadə olunur.</p> <p>Generatorlar vaqonun hansı hissəsində yerləşdiril- mişdir və iy prinsipi necədir</p> <p>Giriş svetosorunda bir sarı işıq nöyi bildirir</p> <p>Giriş svetosorunda bir yaşıl işıq nöyi bildirir</p> <p>Gündüz qırmızı bayraq, gecə əl fənərinin qırmızı işığı olmadıqda "Dayan!" ışarəsi necə verilir</p>
	<p>Bundan əlavə bütün ötürüculər təkər cütünün hansı tərəfindən fırlanmanın vaqona ötürülməsinə görə iki qrupa: oxun başından və ya oxun orta hissəsindən olmasına bölünürlər.</p> <p>Vaqonda bu və ya digər ötürücünün olması vaqonaltı generatorun növü və gücündən, qatarın hərəkət etmə sürətindən və vaqonun quraşdırıldığı ildən asılıdır. Havanın kondensasiyası olmayan vaqonlarda güclü elektrik enerjisi tələb olunmadığından qayışlı, tekstrop-kardanlı, tekstrop-reduktor-kardanlı və ya oxun başlarından qoşulan reduktor-</p>	<p>Generatorlar vaqonun altında yerləşdirilmişdir və onların soyudulması vaqonun hərəkəti zamanı yaranan hava kütləsi ilə aparılır.</p> <p>Generator təkər cütünün oxuna birləşən ötürüçü mexanizmi ilə hərəkətə gətirilir və bu hissələr tam bağlıdır.</p> <p>Bir çox generatorlarda ləngər valına hava verici otuzdururlar ki, generatorda daha intensiv soytma aparılmış olsun.</p> <p>Qatarın stansiyanın baş yoluna dayanmağa hazır vəziyyətdə daxil olmasına icazə verilir.</p> <p>Qatarın müəyyən edilmiş sürətlə stansiyanın baş yoluna daxil olmasına icazə verilir.</p> <p>Gündüz qırmızı bayraq, gecə əl fənərinin qırmızı işığı olmadıqda "Dayan!" ışarəsi aşağıdakı kimi verilir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gündüz – sarı bayrağın, əlin və ya hər hansı bir əşyanın dairəvi hərəkəti ilə; - gecə əl fənərinin istənilən rəngdə işığının dairəvi hərəkəti ilə.

<p>Şənədinin etibarlılıq müddəti nadir. Bunu kimlər və necə artırıra bilərlər</p>	<p>Sərnişin qatarları ilə yol gedən sərnişinlərə verilən gediş sənədləri (biletlər) göstərilən müddətə və sərnişinin getdiyi təyinat stansiyasına kimi etibarlıdır.</p> <p>Aylıq, iki aylıq, üç aylıq, mövsümi (dörd-aylıq), yarım illik və illik gediş sənədlərinin etibarlılıq müddəti onların qüvvəyə mindiyi tarixdən başlayır və müvafiq ayın və ilin göstərilən tarixində qurtarmaqla hesablanır.</p> <p>Stansiya (vağzal) rəisi aşağıdakı hallarda gediş sənədlərinin etibarlılıq müddətini artırmağa (gediş sənədinin üzərində möhləti artırmaq barədə qeyd etməklə) borcludur:</p> <ul style="list-style-type: none"> -qatarda (şəhərətrafi qatarlardan başqa) sərnişinə yer verilmədikdə sərnişinə yer təqdim ediləcək növbəti qatar yola düşənədək; -qatar dəyişmə məntəqəsində razılışdırılmış qatar gecikdikdə sərnişinə gedişi davam etdirmək imkanı verilənədək - qatarın gecikdiyi bütün vaxt ərzində; - sərnişin xəstələnərkən müalicə idarəsindən arayış təqdim edildikdə - bütün xəstəlik dövründə. <p>Yuxarıda göstərilən üç halda gediş sənədində “Gediş sənədinin etibarlılıq müddəti _____ ilin _____ ayının _____ tarixi də daxil olmaqla artırılmışdır” (imza, stansianın şampi) qeydi aparılır;</p> <p>-sərnişin yolda 10 sutkadan çox olmayıaraq dayandıqdə;</p> <p>Digər hallarda gediş sənədlərinin etibarlılıq müddətini artırmağa yol verilmir.</p>	<p>Hansi nasazlıqlara görə avtoqoşqlar arasında öz-özünə açılma hadisəsi baş verə bilər.</p> <p>Qatarın hərəkəti zamanı avtoqoşqlar arasında öz-özünə açılma hadisəsi baş verərsə bələdçinin vəzifə borcu</p>	<p>Avtoqoşqlar arasında öz-özünə açılma hadisəleri bir neçə səbəblərə görə baş verə bilər. Avtoqoşqu qifilinin, qifil saxlayıcının, böyük və kiçik dişlərin yeyilməsi, avtoqoşqları biri-birindən ayıran dirsəyin zəncirinin qısa olması və s.</p> <p>Qatarın hərəkəti zamanı avtoqoşqlar arasında öz-özünə açılma hadisəsi baş verərsə ilk növbədə (sərnişinlərlə bədbəxt hadisə baş verməməsi məqsədilə) keçid qapılarını bağlamaq, qatar rəisinə xəbər vermək, birlikdə (maşinistin iştirakı ilə) avtoqoşqları yoxlamaq, yoxlama nəticəsində avtoqoşquda baş vermiş nasazlığını aradan qaldırmaq, nasazlığını aradan qaldırmaq mümkün olmadiqda qatar həyəti ilə birlikdə qatarın axırıcı vaqonu ilə avtoqoşqların yerini dəyişmək lazımdır.</p> <p>İstismarla havalandırma sisteminin</p> <p>Bayırda hava vaqonun hər iki tərəfindən jaluz və filtrlərin divarından, sonradan diffuzor və kaloriferdən keçməklə konfuzora dolur, oradan da havalandırma çərçivələri vasitəsi ilə vaqonun daxiliyə ötürülür. Hava geriye deflektor vasitəsi ilə kənar edilir.</p> <p>Havalandırma sistemi həmişə avtomatik rejimə qoşulmalıdır.</p> <p>Havalandırıcı mövsümdən, daxil olan havanın temperaturundan və istilik vericilərinin nizamından asılı olaraq verilmiş proqoram əsasında işləyir. İstilik vericisi sıradan çıxıqdə ventilator əl üsuluna keçirilir ki, burada da sürət əl ilə tənzimlənir. Havalandırıcının işi barədə xidməti bölmədə idarəetmə pultundakı işarə lampası məlumat verir.</p> <p>Dördüncü kupe ilə beşinci kupenin arasındakı arakəsmədə 18, 24⁰S-də havalandırma və is-</p>
--	---	---	--

tilik sisteminin avtomatik idarə olunması üçün verici quraşdırılmışdır.

Havalandırma sisteminin daha keyfiyyətlə avtomatik idarə olunması üçün civəli TK-52A növlü termokontaktorlardan istifadə olunur. Civəli termokontaktor şüşəli kapillyar borucuqlu kolbadan ibarətdir ki, onun da içərisinə civə doldurulmuşdur. Kapillyar borucuğun içində misli əlaqə məftili qoşulmuşdur. Termokontaktor işləyən 1 və birləşdirici 2 təmaslardan ibarətdir. Birbaşa cərəyanaya qoşulduğda cərəyanın mənbəəsi birləşdirici təməsa qoşulur.

Termokontaktor və vericilər (datçıklar) bir yerdə quraşdırılmışdır ki, temperaturun 24 və 26°S – də qazanın və qızdırma elementlərinə avtomatik nəzarət etmək və qoşmaq mümkün olsun.

Havalandırma kanalında da termokontaktor quraşdırılmışdır ki, temperaturu 16 və 18°S -də olduqda havalandırmanı qoşa bilsin.

Termokontaktorlar bayırda havanın temperaturundan asılı olaraq havalandırma qurğusunun istənilən üsulda işləməsinə avtomatik təsir edir.

İstilikverici sıradan çıxdıqda bölüşdürücü şkafın divarındakı dəyişdirici açarla həmin sürətlə əl üsuluna keçirilir.

Havalandırma sistemi divar jaluzllarından, ətalət və torlu filtrlər, ventilator, diffuzor, havaqızdırıcı, konfuzor, havaverici, ventilasiyalı çərçivə və deflektorlar, yanın təhlükəsizliyi ağızlığından ibarətdir.

Divar jaluzləri təmiz havanın havalandırma sistemini sorulması üçün nəzərdə tutulmuş və hava qutusunun küncünə 7° – dən birbirinə bağlanmış lövhələrdən ibarətdir. Ətalət filtiri isə tozun böyük hissələrinin mərkəzdən gələn güc hesabına kənar

etmək üçündür. Ayrılmış toz filtr çərçivələrindən tozyığıcıya düşür, o aerodinamik təmizləyici qurğu ya qoşulmuşdur və bu vagonun hərəkəti vaxtı qəçən hava ilə təmizlənir.

Torlu filtrlər (cəmisi dörd ədəddir) havanı təmizləyirlər. Hər bir filtr qutunu əmələ gətirən iki gövdədən, və içində düzülmüş beş ədəd $2,5 \times 0,5$ mm tordan, dörd ədəd $1,2 \times 0,32$ mm tordan, üç ədəd $0,63 \times 0,25$ mm tordan və torlu çərçivədən ibarətdir. Torlar bir-birinə 90° burma şəklində qablaşdırılmışdır.

Havalandırma aqreqatı təmizlənmiş havanı vagona ötürmək üçündür və iki ədəd PA-41 elektrik mühərrikinə taxılmış fırlanan rotordan və havalandırma örtüklerindən ibarətdir.

Havalandırıcılar və elektrik mühərrikləri ümumi çərçivəyə bərkidilmişdir.

Havalandırıcıların rotorları elektrik mühərrikinin valına konusəkilli çarx qolu vasitəsi ilə bərkidilmişdir. Aqreqatın normal işləməsi üçün rotorla konusa bənzər flansın arasındaki məsafə təxminən $0,5 \dots 3$ mm arasında olmalıdır.

Diffuzor ventilyasiya aqreqatı ilə kaloriferi birləşdirməyə xidmət edir və brezent borudan, iki kvadrat və bir birbaşa künclü flansdan ibarətdir.

Kalorifer (havaqızdırıcı) bayırda havanın aşağı temperaturunda daxil olan havanı qızdırmağa xidmət edir və istilik ötürücü elementlərdən, boru çərçivələrdən, qapaq, çıxarılan yan çəpərdən və iki ədəd suyun daxil olması və çıxməsi üçün boru qolundan ibarətdir.

Yaranmış kondensatın (buxarın soyumasından alınan maye) yiğisdiriləməsi üçün kaloriferin altında alılıq quraşdırılmışdır.

Kaloriferin flanslarının boltlarını qazanxana

tərəfdən mühafizə edilmiş lövhəni l çıxartmaqla bərkitmək olar.

Kaloriferin havaverici ilə birləşdirilməsi üçün konfuzordan istifadə olunur və yonulmuş qutudan və ikitərəfli birləşdirici flansdan ibarətdir.

Sistemin daxilini sıxılmış hava ilə tozdan təmizləmək üçün konfuzorun aşağı hissəsində ağızlıq quraşdırılmışdır.

Havaverici vaqonun bütün daxilinə havanın verilməsini təmin edir. O vaqonun damına birləşdirilmiş yuxarı və aşağı laylardan ibarətdir. Bunlara da havalandırma çərçivələri bərkidilmişdir.

Havalandırma çərçivəsi vərəqdən və klapandan ibarətdir ki, daxil olan havanın sürətini azaltır və istiqamətləndirir.

Klapan vərəqə davamlı olması üçün qaynaq edilmişdir. Vaqona daxil olan təmiz hava vərəqə və klapan arasındaki aralığın ventili ilə nizamlanır.

Deflektor işlənmiş havanın kənar edilməsinə xidmət edir. Ayaqyolalarında, xidməti bölmədə, dəhlizdə və qazanxana olmayan tərəfdəki tamburda quraşdırılmış deflektörler ağızlıqdan və qollardan ibarətdir.

Damdan havalandırma aqreqatına və kaloriferə daxil olmaq üçün ağızlıq vardır.

Havalandırma sistemini işə salmaq üçün mütləq filtrlərə baxış keçirilməli və bərkitmə hissələri yoxlanmalı, bayır jaluzlərin ağızlığı, ayaqyolundakı deflektörlerin şibərləri, salonda deflektörlerin mexanizmlərin vəziyyətinə nəzarət etmək lazımdır.

Ayaqyolundakı deflektörlerin şibərləri vaqon parkda dayandıqda bağlı və hərəkətdə olan zaman açıq olmalıdır.

Salondakı deflektorun şibərləri işə qış vaxtı

yarımaçıq və yay vaxtında isə tam açıq olmalıdır. Bayır jaluzlərin ağızlıqları isə ilin mövsümüne uyğun quraşdırılmalıdır.

Xidməti bölmədəki bölüşdürücü şkafda yerləşən “İstilik və havalandırma” dəyişdiricisi “İstilik və havalandırma” vəziyyətində qoyulmalıdır.

Əgər elektrik açarı “Avtomatika” vəziyyətində qoyulmuşdursa onda məcburi havalandırma və pilləli havalandırma avtomatik olaraq tənzimlənəcəkdir. Daxil olan havanın termostati, birinci və ikinci kupelərdə yerləşmiş termostatlara pilləli olaraq lazımi miqdarda hava verilməsini təmin edəcəkdir.

Əgər avtomatikada nasazlıq olarsa dəyişdirici havalandırma vəziyyətinə qoyulmalıdır.

“Havalandırma”-nın çoxlu mövqedə işləməsində asılı olmayıaraq vaqonun hərəkəti zamanı məcburi havalandırma aparmaq üçün aqreqat I vəziyyətinə qoyulmalıdır ki, kanaldan gələn havanın temperaturu 18°S -dən çox olmasın.

Aqreqat əvvəlcədən elektrik açarı ilə hərəkətə gətirilməlidir.

Havavericinin işləmə mövqeləri aşağıdakı kimidir:

I – qış vaxtında istismar (az miqdarda hava gəlir);

II – keçid vaxtında istismar (orta miqdarda hava gəlir);

III – yay vaxtında istismar (çox miqdarda hava gəlir).

Havanın temperaturu 18°S -dən aşağı düşdükdə gələn havanın termostati havavericinin mühərrikini söndürür (ayırır) və açarı “Avtomatika” vəziyyətinə qaytarır.

Vaqonun istismarı zamanı mütləq aşağıdakı

	<p>şərtləri yerinə yetirmək lazımdır:</p> <ul style="list-style-type: none"> • qazanxana tərəfdəki tamburun damındakı bayır ağızlığı mövsümə uyğun qoyulmalıdır; • ayaqyolu və kuperlərdəki deflektorlar qışda yarım açıq və yayda tam açıq vəziyyətdə qoyulmalıdır; • qazan olmayan tərəfdəki tamburun deflektoru bütün vaxtı açıq olmalıdır; • ayaqyolalarının qapılardakı ağızlıqlar ventilator işləyən zaman açıq olmalıdır; • yay dövründə havalandırma aqreqatı sıradan çıxan hallarda pəncərələri açmaqla və deflektorlardan istifadə etməklə vaqonun havalandırılmasını təşkil etmək olar; • tunellərdən vaqon keçən zaman vaqona qazlı havanın sovrulmaması üçün havalandırma aqreqatını da yandırmaq lazımdır. <p>Sistemi istismara başlamazdan əvvəl jaluzi-lər açıq vəziyyətə qoyulmalıdır.</p> <p>Xidməti bölmənin qapısının üzərindəki od-dan mühafizə klapanının dəstəyinin vəziyyəti yoxlanılmalı və “Açıqdır” vəziyyətdə plomblanmış olmalıdır. Bütün deflektorlar bağlı olmalıdır.</p> <p>Ancaq ayaqyolalarındaki və dəhlizdəki bir ədəd deflektor açıq vəziyyətdə saxlanılmalıdır. Xidməti bölmədəki ləvhədəki baş dəyişdirici açar müvafiq olaraq gündüz, axşam və gecə üsulunda işləmək vəziyyətində qoyulmalıdır.</p> <p>“İstilik və havalandırma” dəyişdiricisi sıfır vəziyyətindən “İstilik” və “Havalandırma” vəziyyətinə qoyulmalıdır. Sonradan isə çoxprofilli “Havalandırma” dəyişdiricisi I, II, III üsulla işlə-</p>
--	--

	<p>mək üçün “Avtomatik” vəziyyətlərə qoyulmalıdır. Əgər açar “Avtomatik” vəziyyətə qoyularsa, havalandırma qurğusu avtomatik üsulla işləmə üsulu keçir və üç pilləli üsula avtomatik olaraq qoşulur.</p> <p>Havavurucudakı, birinci və ikinci kuperdəki termostatlar havanın temperaturundan asılı olaraq lazımı üsulla işləmə sistemini dəyişdirir.</p> <p>Avtomatikada olan nasazlıq üzündən, uzun müddət dayanacaqda qaldıqda və ya az sürətli hərəkət zamanı akkumulyatorlardan sistem cərəyan aldığına görə “Havalandırma” dəyişdiricisi əl üsulu ilə vaqondakı havanın temperaturundan asılı olaraq lazımı pilləli işe keçirilir.</p> <p>Gələn havanın temperaturuna nəzarət etmək üçün havavericidə quraşdırılmış distansiyalı termostatdan istifadə olunur. Gələn havanın temperaturu 18^0 S-dən aşağı olduqda termostat ventilasiya qurğusunun işini dayandırır və bu da havanın temperaturunun aşağı düşməsi ilə əlaqədar olaraq vaqonun qızdırılmasına su və elektrik qızdırıcıları vətəsi ilə başlamaq lazımlığını gösterir.</p> <p>Havaqızdırıcının dövretmə boruları (hansi vaqonlarda olmasından asılı olaraq) bağlı olmalıdır. Bunun üçün kupe olmayan vaqonlarda xidməti bölmədə yuxarı taxçadakı ağızlığın açarı bağlı vəziyyətə qoyulmalıdır. Kupe vaqonlarda isə jaluzi-lərin klapanının açarı “Qiş” vəziyyətinə qoyulmalıdır. Qışda vaqona daxil olan havanın temperaturu 20^0 S-dən aşağı olmamalıdır. Bu qazanın düzgün işləməsinə, havaqızdırıcıda suyun dövriyyə etməsini gücləndirir.</p> <p>Vaqon bələdçisi havaqızdırıcının isti suyun verilmə və geriyə qaytarma ventillərini açıq vəziyyətə gətirməlidir. Əgər vaqonda istilik daha çox ar-</p>
--	---

tarsa onda əl ilə ventilyatorun işlətmə üsuluna keçməklə qazandakı yanmanı azaltmaq və hava daxil olmasını artırmaq lazımdır.

Qiş vaxtında və vaqonda sərnişin daha çox olan vaxtlarda kupe olmayan vaqonlarda vaqonun daxilindəki deflektorları açmaq lazımdır ki, işlənmiş havanın kənar edilməsi və hava dəyişmənin yaxşılaşması təmin olunsun və vaqondakı havanın rütubətliyi normadan artıq olmasın. Deflektorların arasındaki məsafə qazan olmayan tərəfdə 10...15 mm, qazan tərəfdə isə 20...25 mm arasında olmalıdır.

Havalandırmadakı çatışmamazlıq sərnişinləri və vaqon bələdçisinin səhhətinə təsir etməklə pəncərə şüşələrinin tərləməsinə gətirib çıxardır.

Bunun üçün də havavericini maksimum işlətməklə havanın dövr etməsini və vaqonun qızdırılmasını gücləndirmək lazımdır.

Havalandırma qurğusundakı və elektrik təchizatı sistemində nasazlıq baş verdikdə qiş mövsümündə havanın dəyişdirilməsi deflektorların açılması ilə idarə olunur.

Yay mövsümüne keçidlə əlaqədar olaraq vaqonun dövriyyə olmayan kanalları bağlanmalı, kupe olmayan vaqonlarda isə havaverici qızdırıcısının dövretmə kanalı açılmalı, kupe vaqonlarda isə jaluziklärin ağızlığı "Yay" vəziyyətinə qoyulmalıdır.

Bayırda havanın temperaturu 20°S - dən artıq olduqda istər hərəkət vaxtı və istərsə də dəyanacaqdə havaverici qurğusu daimi işləməlidir. Yalnız hər saatdan bir 10...15 dəqiqəlik havavericini söndürmək olar.

Vaqonun içərisində havanın temperaturu 25°S - dən artıq olduqda havaverici havanın dəyişməsini təmin edə bilmir. Bunun üçün kupe

olmayan vaqonlarda bir tərəfdən pəncərələr açılmalıdır, əgər daha çox temperatura olarsa onda hər iki tərəfdən pəncərələr açılmalıdır.

Kupe vaqonlarda isə dəhlizin və kupelərin pəncərələri açılmalıdır.

Bayırda havanın temperaturu 25° - dən artıq olduqda bütün reflektorlar açıq olmalıdır.

Vaqon bələdçisi havaverici qurğusunun normal işinə nəzarət etməli, qayda əsasında işlətməni bilməli, qatar elektromexaniki və qatar rəisi ilə birlikdə ortaya çıxan nasazlıqları aradan qaldırmağı bacarmalıdır.

Fikir verilməlidir ki, havaverici qurğusu məhsuldar işləsin, avtomatika cihazları saz olsun, hava qızdırma normadan artıq olmasın və filtrlər həddindən artıq çirkəlməsin.

Hər bir sərnişin vaqonunda neçə ədəd stop-kran quraşdırılmışdır

Hər bir vaqonda neçə ədəd avtoqoşqu qurğusu vardır, onlar necə qoşulur və nələrdən ibarətdir

Hər bir sərnişin vaqonunda beş ədəd stop-kran (hər tamburda bir ədəd, bir ədədi xidməti bölmənin yanında, iki ədədi isə vaqonun daxilində ortada) quraşdırılmışdır.

Hər bir vaqonda iki ədəd avtoqoşqu qurğusu var və onlar çərçivənin axırında hər iki tərəfdən qoşulur. SA-3 növlü avtoqoşqu avtomatik olaraq vaqonların və lokomotivlərin bir-biri ilə sıxılması və çarpılması yolu ilə qoşulur.

Avtoqoşqu qurğusu ibarətdir: gövdə və mexanizmlərdən, zərbə yumşaldıcı cihaz, dartçı xəmutu, paz, dayaq lövhəsi, qabaq və arxa dayaqlar, zərbə qalpağı, saxlama lövhəsi, mərkəzləşdirici tir və ayrıci qoldan.

<p>Hərəkət vaxtı sərnişinlərə xidmət etmə zamanı vəqon bələdçilərinin etika qaydalarını izah edin</p>	<p>Hərəkət vaxtı sərnişinə ilkin tibbi yardım göstərmək ehtiyacı yarana bilər. Vəqon bələdçisi ona yardım etməklə qatar rəisinə məlumat verməlidir ki, o da öz növbəsində qatar radiosu ilə sərnişinlərə müraciət etməlidir ki, ola bilər sərnişinlər arasında həkim olsun. Eyni zamanda qatar rəisi növbəti stansiyada həkim briqadasının çağırılması üçün tədbirlər görməlidir.</p> <p>Xəstəni qonşu sərnişinlərdən tam izolə etmək lazımdır. Əgər bu mümkün olmadıqda onun yerləşdiyi yeri mələfə ilə ayırmak tələb olunur. Eyni zamanda vəqonda uşaq sərnişində skarlatin, difteriya və ya göy öskürək kimi yoluxucu xəstəliyə şübhə yarandıqda da onu digər uşaq sərnişinlərdən ayırmak və ya imkan daxilində onu uşaqlar olmayan digər vəqonda və kupeyə keçirmək lazımdır.</p> <p>Əgər yol boyu sərnişində kəskin keçirici xəstəlik və ya qida zəhərlənməsi aşkar olunarsa vəqon bələdçisi xəstəni ayrıca kupeyə keçirtməli, qatar rəisinə məlumat verməli və həkim briqadası gələnə kimi onunla təmasda olan sərnişinlər barədə məlumat toplamalıdır.</p>	<p>mək və yaxşı yol arzulamaq. Ahıl sərnişinlərə, əlli lərə və uşaqlı sərnişinlərə öz yerlərinə keçmələri üçün yaxından kömək etmək;</p> <ul style="list-style-type: none"> • sərnişin kuplesinə daxil olarkən əvvəlcə kuponin qapısını döymək və bundan sonra içəri daxil olmaq üçün icazə istəmək; • sərnişinlərə xidmət zamanı “Buyurun”, “Zəhmət olmasa”, “Lütfən”, “Çox sağ olun”, “Minnətdaram”, “Təşəkkür edirəm” və s. kimi sözlərdən istifadə olunması yaddan çıxmamalıdır. <p>Sərnişinlərin məzəmmətlərinə və mülahizələrinə bağırmadan, ədəb-ərkanla cavab verilməlidir;</p> <ul style="list-style-type: none"> • gecə vaxtı yolda düşməli olan sərnişinləri elə oyatmaq lazımdır ki, digər sərnişinlərin istirahətinə maneçilik olmasın; • son məntəqəyə çatanda sərnişinləri məlumatlandırmaq lazımdır ki, əşyalarının və gedis sənədlərinin vəqonda qalmamasına nəzarət etsinlər; <p>İctimai qaydalar və düzgün olmayan hərəkətlər sərnişin tərəfindən pozulduqda vəqon bələdçisi nizam-intizamı pozanla təcavüzkarlıq yaratmaq üçün dil cavabı və çək-çevir əvəzinə qatar rəisini və polis əməkdaşlarını tədbir görülməsi üçün dəvət etməlidir. Hər bir davranışın pozulması hələ diqqətdən kəndə qalmamalıdır.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • sərnişini səmimiyyətlə mehriban qarşılaması, diqqətlə qulaq asması, onun suallarına cavab vermək, lazımı köməklik göstərmək, münasibətdə nəzakət və ədəb göstərmək; • sərnişinlə sakit danişmaq, səsin həyacanını qaldırmaması, öz fikirlərini aydın və qısa izah etmək. Əgər sərnişinin danişığı təhqir edici, hörmətsiz və kobuddursa vəqon bələdçisi mütləq xeyir-xahlıq və döyümlük göstərməlidir; • vəqonda sərnişinlərin yerləşməsi üçün onlara aldıqları gedis sənədlərinə uyğun yeri göstər- 	<p>Hərəkət vaxtı, qatar tərtib etmə və ya dövriyyə məntəqəsində nasaz sərnişin vəqonunu texniki nasazlığına görə qatardan açıldıqda vəqon bələdçisi sərnişinlərin gedis sənədlərini qaytarmalı və digər vəqonlarda yerləşmələri barədə onları məlumatlaşdırmalıdır. Gedis sənədlərində vəqonun tərkibdən açılması barədə müvafiq qeydlər etməli və sərnişinlərin (onların razılığı ilə) digər vəqonlara təhlükəsiz</p>

nasazlılığını görə qatardan açıldıqda vəzifəniz	<p>keçmələri üçün yaxından kömək etməlidir. Birinci növbədə uşaqlı qadınlara və əllillərə yardım olunmalıdır.</p> <p>Əgər sərnişinləri digər yataq yerli kupa vaqonlarda yerləşdirmək mümkün olmadıqda qatar rəisinin köməyi ilə digər vaqonlarda yerləşdirmək üçün tədbirlər görülməlidir.</p>	İki vaqonun arasından ara məsafəsi neçə metr olduqda keçmək olar	<p>2 vaqonun arasından ara məsafəsi 10 metr olduqda keçmək olar.</p>
Xəstə aşkar etdikdə və ya xəstəliyə şübhə olduqda vaqon bələdçisinin vəzifə borcu	<ul style="list-style-type: none"> - gözlənilməz doğuş yarandıqda sərnişin qatarının rəisi bu barədə məlumatlandırmalıdır. - xəstələnmiş sərnişin və ya zahı yaxınlıqda tibb məntəqəsi olan dəmir yolu stansiyasında düşürdülə bilər. Bu zaman xəstələnmiş sərnişin və ya zahının stansiyanın tibb məntəqəsinin işçilərinə təhvil verilməsi və əlavə yataq dəsti istifadə olunması barədə akt tərtib edilir. - kəskin bağırsaq infeksiyası və qida zəhərlənməsi olan xəstə (xəstələr) aşkar edildikdə vaqon bələdçisi daxili radio-rabitə və ya qonşu vaqonun bələdçisi vasitəsilə xəstə barədə dərhal qatar rəisini məlumatlandırmaq. - tibb işçiləri gələnə qədər xəstəni (xəstələri) ayrıca kupeda izolə edilmiş halda saxlamaq. 	İlk tibbi yardım üçün ümumi tədbirlər nələrdir	<p>Birinci yardım – bu bədbəxt hadisə zamanı insanın həyatının çətin ana düşməsinin qarşısının alınması və xilas olunması üçün sadə, təcili, əlvərişli, məqsədə uyğun tədbirdir. Bu tədbir fəlakətə düşçər olmuş şəxsə həkim briqadası işçiləri gələnə və ya müalicə müəssisəsinə çatdırılana qədər görüllən tədbirdir. Birinci yardım, fəlakətə düşçər olan tərəfindən aparılsara bu özünə yardım (məsələn, yaranın üzərinə özü tərəfindən sarğı qoyulması) adlandırılır.</p> <p>Qarşılıqlı yardım – birinci yardım, digər şəxs tərəfindən böyük həcmdə yardım olunması hesab edilir.</p> <p>Birinci ilk yardımına yaranın təmizlənməsi və sakitləşdirilməsi ilə yanaşı təcili tibbi yardımın çağırılması, qanaxmanın dayanması üçün tədbir görülməsi, ağ ciyərin və ürəyin işləmə qabiliyyətinin bərpa olunması, fəlakətə düşçər olanın təxliyə olunması ilk tibbi maşın gələ bilən yerə qədər nəql olunmasına deyilir.</p> <p>Ösas lazımı mövqelərdən biri tələsməkdir ki, o nə qədər tez olunarsa nəticə bir o qədər daha yaxşı olar, buna görə də bu cür yardımı kim daha yaxındadırsa o etməlidir.</p> <p>Elektrik cərəyanı vurmuş və digər bədbəxt hadisəyə düşçər olmuş şəxsə ilk yardım göstərilişinin şərtlərinin əsasları təmkinlik, zirəklilik, qabiliyyət və bilikdir. Bu keyfiyyətlər xüsusi hazırlıq vaxtları qavranmalıdır ki, yalnız bilik ilk yardım</p>
Xidmət etdiyi vaqonun sərnişinlərinin qatarдан qaldığını aşkar edən bələdçi nə etməlidir	<p>Xidmət etdiyi vaqonun sərnişinlərinin qatarдан qaldığını aşkar edən bələdçi dərhal qatar rəisini xəbər verməli, sərnişinin əl yüklerinin saxlandığı yerlərin adlarını və sayını göstərməklə akt tərtib etməlidir. Akt qatar rəisi, bələdçi və iki sərnişin tərəfindən imzalanmalıdır.</p>		

göstərilməsi üçün kifayət etmir.

Müəssisənin hər bir işçisi özünün peşəsinin müfəssəl yerinə yetirdiyi kimi də ilk yardım etməyi də bacarmalıdır.

Bədbəxt hadisələr, qəzalar, təbii fəlakətlər zamanı böyük sayda insanların ilk tibbi, yəni hadisədən sonra xarici təsir nəticəsində yaralanma, toxumaların zədələnməsi və zəhərlənmədə yardıma ehtiyacları yaranır. **Bədbəxt hadisə zamanı və qəflətən xəstəlik baş verən zaman ən sadə üsul ilk tibbi yardım** gələnə kimi fəlakətə düşər olanın həyatını xilas etmək və sağlamlığının saxlanmasıdır.

Fəlakət baş verən hallarda ilk tibbi yardımın göstərilməsi üçün xüsusi təşkil olunmuş briqadalar mövcuddur. Lakin, **təcrübə göstərmmişdir ki, qəzalar, təbii fəlakətlər zamanı ilk dəqiqlərdə insanın həyatını xilas etmək üçün bu briqadalar yaxınlıqda olmur və ya onların sayının az olması ilə hamiya yardım göstərmək mümkün olmur.**

Bu hallarda və vəziyyətlərdə insanın həyatının xilas olunması üçün yeganə şans özünə yardım və qarşılıqlı yardımdır. Bunun edilməsi üçün isə əldə olan vasitələrdən istifadə etməklə bilik və praktiki bacarıqdır.

Fəlakətə düşər olanları binaların sıvan yerlerinin altından, yanmış evlərdən, maşınlardan çıxardılması, cərəyanın kəsilməsi, zədələnmələrə və zəhərlənmələrə yardım edilməsi üçün isə cəsarət, cürət, əzm və qətiyyətlilik tələb olunur.

Bütün bunların necə təcili və bacarıqlı aparılmasından fəlakətə düşər olanın sonrakı müalicəsi çox asılıdır. Bunun üçün hər bir adam mütləq ilk yardımını necə etmək lazımlı olduğunu öyrənməli, özünə və fəlakətə düşər olana kömək etməyi bacarmalıdır.

İlk tibbi yardımın məqsədi fəlakətə düşmüs şəxsə sadə tədbirlərin köməyi ilə həyatını xilas edəsən, əziyyət və ixtirabının qarşısını azaldasən, ağırlaşmanın artmasının qarşısını almaq, zədənin və xəstəliyin ağırlığını yüngülləşdirməkdən ibarətdir.

İlk tibbi yardım tədbirləri:

- qan axmasının qarşısını müvəqqəti almaq;
- yara və yanmış sahəyə steril sarğı qoymaq, sünə nəfəs vermək və ürəyi birbaşa olmadan masaj etmək;
- keyləşdiricilərin tədbiq edilməsi;
- antibiotiklərin verilməsi;
- ağrıkəsici vasitələrin vurulması;
- yanmış paltarın söndürülməsi;
- bədənin nəqliyyat vasitəsi ilə nəqlinin təşkili;
- soyuqdan və istidən örtmə, isindirmə;
- əleyhiqazın geyindirilməsi;
- zədələnmiş sahədən yoluxmuş hissənin kənar edilməsi;
- hissəvi sanitər emal etmə.

İlk tibbi yardımın vaxtında aparılması nəticəsində zədələnmiş hissəni sonradan bərpa etmək də mümkün olur. Güclü qanaxmalarda, elektrik cərəyanı ilə zədələnmələrdə, batmada, ürək fəaliyyətinin və tənəfəsün dayanması və digər hadisələrdə ilk tibb yardım gecikdirilmədən dərhal aparılmalıdır.

Əgər ilk tibbi yardıma eyni vaxtda çox sayıda müracətlər olarsa onda təcili yardım növbə ilə olunmalıdır.

Birinci növbədə uşaqlara və olə biləcək şəxslərə yardım edilməlidir. Ola bilər ki, yardım olun-

	mazsa onlar həyatla vidalaşa bilərlər.
İlk tibbi yardımın göstərilməsinin üsullarını izah et	<p>İlk yardım göstərməyin üsulları zərərçəkənin vəziyyətindən asılıdır.</p> <p>Zərərçəkənin sağlamlığına vurulmuş zərərin əlamətlərinin təcili müəyyən olunması aşağıdakı kimidir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • şür – ayındır, yoxdur, pozulmuşdur (zərərçəkmiş tormozlanmış və ya qıcıqlanır); • dərinin qabıqlarının rəngi və göz, dodaqlarda selikli qişa və quruma – müxtəlif, göyərmiş, ağarmış; • nəfəs – normal, yoxdur, pozulmuşdur (düzgün olmayan, səthi, xırıldayır); • yuxu arteriyasının nəbzi – yaxşı müəyyən olunur (ritm düzgün və ya qeyri düzgün), pis müəyyən olunur, yoxdur; • göz bəbəyi – böyümüşdür, daralmışdır. <p>Zərərçəkənin vəziyyətini təcili və düzgün qiymətləndirmək lazımdır.</p> <p>Bir çox hallarda zərərçəkən huşunu itirir. İlk yardımı göstərən huşunu itirməklə ölümü bir-birindən ayırmayı bacarmalıdır.</p> <p>Həyatın əlamətləri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ürəkdə vurma və böyük arteriyalarda nəbz vardır; • döş qəfəsləri ilə müəyyən olunan müstəqil nəfəs alma vardır; • göz bəbəyi işığa reaksiya verir. Əgər zərərçəkənin açıq gözünün üzərini əl ilə bağlayıb və təcili əli qaldırıqdə gözdə daralma hiss olunmalıdır. <p>Əgər yaşama əlamətlərindən minimumu varmışsa mütləq ilk yardım göstərmək lazımdır.</p> <p>Yadda saxlamaq lazımdır ki, ürəyin, nəfə-</p>

sin və nəbzin olmaması hələ olmuşdur demək deyildir.

Ölümün əlamətləri (hansı ki, artıq ilk yardım göstərmək mənasızdır):

- **gözün bəbəyi bulanmış və qurumuşdur;**
- **göz bəbəyi daralmış və əl ilə qıraqlarını bağladıqdə balacalaşır;**
- **bədən soyumuşdur, meyit ləkələri yaranmış və keyləşmişdir.**

İlk yardım göstərmənin bütün hallarında zərərçəkənin müalicə müəssisəsinə çatdırılması və ya ilk tibbi yardım maşının çağırılması üçün tədbirlər görmək lazımdır. Həkim işçisinin çağırılması ilk yardım göstərilməsini dayandırmamalıdır.

Müəyyən təcrübəsi olan ilk yardım göstərən 1 dəqiqə ərzində qərara gəlməlidir ki, zərərçəkənə hənsi həcmədə ilk yardım edilməlidir.

Zərərçəkmişin şüuru vizual olaraq yoxlanılır.

Tam inanmaq üçün zərərçəkəndən onun vəziyyətinin necə olmasını soruşturmaq lazımdır. Dərinin qabığının rəngini də döş qəfəsinin qalxıbməsi ilə vizual müəyyən etmək olur.

Ağıza və buruna güzgü və parıltılı metal qoyulması üçün vaxt itirmək lazım deyil.

Yuxu arteriyasının, nəbzin yoxlanılması üçün əlin barmaqlarını zərərçəkənin xirdək almacığının (nəfəs borucuğunun) üzərinə qoyub kənara hərəkət etdirməklə boyunu yandan yoxlamaq.

Gözün yumulu olan halında işarə barmağı göz qapağının üst tərəfinin üzərinə qoyub astadan onu göz almacığına tərəf hərəkət etdirmək, yuxarı qaldırmaq lazımdır. Bu halda göz yarığında ağ fonda dəyirmi qişa təbəqəsi olmalıdır. Qişanın ortasındaki dəyirmi formadakı qara bəbəklər, hənsi

ki, vəziyyəti (böyümüş və qurumuş) qışanın sahəsi ilə müəyyən edilir.

Şüurun itirilmə səviyyəsini, dərinin rənginin dəyişməsini və nəfəs almanın vəziyyətini nəbzə toxunma ilə 1 dəqiqə ərzində müəyyən etmək mümkündür. Göz bəbəyi isə bir neçə saniyə ərzində müəyyən olunur.

Elektrik cərəyanı ilə vurulmada və digər fəlakətlərdə ağır zədələnmə görünmədikdə zərərçəkənin hərəkət etməsinə icazə vermək lazımlı deyil, ola bilsin ki, qəflətən zərərçəkənin hali və sağlamlığı pisləşə bilər.

Ancaq həkim zərərçəkənin vəziyyəti haqda sonuncu qərarı verə bilər.

Zərərçəkəni ildirim və şimşək vurmuşdursa yer qazib zərərçəkəni ora qoymaq boş yerə vaxt itirmək deməkdir.

Əgər zərərçəkmiş şüurludursa (bundan əvvəl özündən getmişdirsə) onu döşək üzərində uzatmaq lazımdır. Belə döşəyi paltarlardan da təşkil etmək olar.

Zərərçəkmiş uzatmaqla paltarlarını və qayışını aralamaq lazımdır ki, rahat nəfəs ala bilsin, təmiz hava daxil olmasına şərait yaratmaq, əgər soyuqdursa bədəni qızdırmaq, istidirsə sərinlik yaratmaq, mütəmadi olaraq nəbzi və tənəffüs yoxlamaq, artıq adamları aralamaq lazımdır.

Əgər zərərçəkən huşunu itirmişdirsə onun nəfəs verməsini diqqətdə saxlamaq lazımdır. Nəfəs almada pozulma yarananda aşağı çənəni aralamaq lazımdır. Bunun üçün hər əlin dörd barmağı ilə çənənin altından tutmaqla böyük barmaqla aşağı çənənin künclərindən basmaqla çənəni aralamaq və aşağı dartmaq lazımdır ki, aşağı çənədəki dişlər yuxarıdakı dişlərə nisbətən irəlidə olmuş olsun.

Bu vəziyyəti o vaxta qədər nəzarətdə saxlamaq lazımdır ki, zərərçəkənin dili arxaya qayıtması.

Əgər zərərçəkmiş qaytarmaq istəyirsə onun başını və ciyinlərini sola çevirmək lazımdır ki, qaytara bilsin.

Əgər zərərçəkmiş gec nəfəs alır və quruyrsa onun nəbzini yoxlamalı və tacili sünə nəfəs vermək lazımdır. Sünə nəfəs vermə zamanı mütləq deyildir ki, zərərçəkən üfüqi vəziyyətdə olsun. Sünə nəfəs verməni zərərçəkəni təhlükəli yerdən azad etdikdən sonra başlamaq lazımdır.

Əgər zərərçəkəndə şür, nəfəs, nəbz yoxdur, dəri qabıqları göyərir, göz bəbəyi böyümüşdürsə tacili olaraq həyat üçün əsas olan ciyərlərin havalandırılmasını təmin etmək və ürək nahiyyəsini masaj etmək lazımdır.

Bütün bu tədbirlər dəsti reanimasiya (canlandırma), tədbirlər isə canlandırıcı adlanır.

Zərərçəkənin paltarlarının çıxardılmasına vaxt sərf etmək lazımlı deyil. Yadda saxlamaq lazımdır ki, canlandırmaının aparılması o vaxt təsirli olur ki, ürəyin dayanmasından 4 dəqiqədən çox vaxt keçməsin, bunun üçün də ilk yardımı tacili olaraq hadisə yerində etmək daha məsləhətdir. Nəfəs və nəbzin olmamasını görüb, ölmüş hesab etməklə, ilk yardım etməyi dayandırmaq olmaz. Ölüm haqqında nəticəni ancaq həkim heyəti verə bilər.

Sünə nəfəs vermə; O vaxt aparılır ki, zərərçəkən nəfəs almır və ya zəif nəfəs verir, eyni zamanda cərəyan vurmadan, zəhərlənmədən və boğulmadan nəfəs alma getdikcə azalır və s.

Ən yaxşı sünə nəfəs vermə “ağızdan-ağıza” və “ağızdan-buruna” hesab olunur ki, bu zaman zərərçəkənin ağ ciyərlərinə daha çox hava

daxil olur. "ağızdan-ağıza" və "ağızdan-buruna" nəfəs vermə üsulu məcburi qaydada çıxan havanın yerinə yeni hava verilməsi ilə aparılır.

Hava tənzif və dəsmal qoyulmaqla verilməlidir. Bu sünə üsul imkan verir ki, döş qəfəsinin genişlənməsi və hava çıxan zaman isə boşalmasına və ya passiv hərəkətə nəzarət edə biləsən.

Sünə hava verilməsi üçün zərərçəkəni arxası üstə uzatmaq, nəfəs üçün mane olan paltarlarını açmaq, nəfəsin nəfəs yolundan keçə bilməsini yoxlamaq lazımdır, şüursuz vəziyyətdə dil qatlana və nəfəs yolunu kəsə bilər.

Eyni zamanda insanın ağızında yad maddələr (qusma məhsulu, protez, qum, lil, ot və s) ola bilər. Bunun üçün başı yana çevirməklə şəhadət barmağına bint və ya dəsmal bağlamaqla yad maddələr ağızdan kənar edilməlidir.

Bundan sonra zərərçəkənin başının yan tərəfindən bir əl ilə onun boynunun arxasından tutmaq və digər əl ilə alnından arxa tərəfə maksimal basmaq lazımdır. Bununla dilin kökü yuxarı qalxır, qırtlaq və ağız açılır. Yardımı edən üzünü zərərçəkənin üzünə yaxınlaşdırmaqla dərindən nəfəs alır və bir əl ilə onun burnunu sıxır və dodaqlarını birləşdirməklə enerjili havanı buraxır.

Bunun üçün döş qəfəsinə nəzarət etmək lazımdır, o qalxmalıdır. O qalxan kimi hava vermə dayandırılır, zərərçəkən passiv də olsa həmin havanı buraxmalıdır. Buraxma daha dərin olsun deyə zərərçəkənin döş qəfəsini çox də güc tətbiq etmədən basmaq lazımdır ki, ciyərlərdəki hava çıxa bilsin.

Əgər zərərçəkənin nəbzi yaxşı vurursa sünə nəfəs vermənin 5 saniyədən bir fasılərlə vermək lazımdır ki, nəfəs alma tezliyi bir dəqiqədə 12

dəfə təmin olunsun.

Sünə tənəffüs vermə zamanı yardım göstərən əmin olmalıdır ki, verilən hava zərərçəkənin mədəsinə deyil ciyərlərinə getsin. Hava mədəyə daxil olduqda qarın nahiyyəsi şisir və bunun üçün də döş qəfəsi ilə göbek arasından astaca basmaq lazımdır. Bu zaman qusmada baş verə bilər, ona görə də başı yana çevirmək lazımdır ki, ağız təmizlənsin.

Hava vermədən sonra döş qəfəsi yuxarı qalxmazsa onda aşağı çənəni qabağa çıxartmaq lazımdır. Bu mümkün olmadıqda isə "ağızdan-buruna" üsulundan istifadə etmək lazımdır. Nəbz olduqda və tənəffüs zərərçəkən edə bilmədikdə oturaq və üfüqi vəziyyətdə də sünə nəfəs verməni davam etdirmək lazımdır. Bunun üçün başı sona qədər aparmaq və çənəni qabağa dartmaq lazımdır. Digər əməliyyatlar isə təkrar edilməlidir.

Sünə nəfəs vermə zərərçəkən tam özü dərindən və ritmik nəfəs alandan sonra dayandırılmalıdır.

Ürəyin bayırda masajı; Əgər yalnız nəfəs deyil həttə yuxu arteriyasında nəbz vurmursa onda sünə nəfəs vermə ilk yardım üçün tam hesab olunmur, ona görə ki, ağız ciyərlərdəki oksigen qana keçmir, digər orqanlar vasitəsilə toxumalara gedir. Bunun üçün də qan dövriyyəsini təmin etmək üçün ürəyin bayırda masaj olunması aparılmalıdır.

İnsanın ürəyi döş qəfəsində döslə bel sütunu arasında yerləşmişdir. Döş – oynaq hərəkətli yastı sümüklərdən ibarətdir.

İnsanın arxasındaki bel sümüyü möhkəm və hərəkətsiz əsasdan ibarətdir.

Əgər döş basılırsa onda ürək döslə bel sümüyü arasında sıxlır və onda olan qan damarlara sorulacaqdır. Əgər ürəyə təkanla hərəkət vermək

<p>basılıb-buraxıllarsa onda qan əvvəlki qaydasında olaraq ürək boşluğunundan təbii qısaldırılmış olaraq damar və toxumalara gedəcəkdir. Bu bayırdañ ürəyin masaj edilməsi adlanır ki, qanın hərəkəti sünə olaraq bərpa olunur. Beləliklə, sünə nəfəs vermə ilə bərabər bayırdañ edilən masaj birlikdə nəfəs alma və qan dövranını tənzimləyir.</p> <p>Ürək fəaliyyətində canlandırma tədbirləri aşağıdakı əlamətlər olduqda: dəri qabığının solğunluğu və ya gøyərməsi, huşunitməsi, yuxu arteriyasında nəbzin vurmaması, nəfəsin dayanması və ya qıç olma, düzgün olmayan nəfəs çəkmə aparılır. Ürək dayananda heç bir saniyə itirmədən zərərçəkəni düz möhkəm əsası olan yerə (döşəməyə, masaya, bunlar olmadıqda arxasına ağac və ya faner lövhəsi qoymaq) uzadırlar.</p> <p>Əgər yardımçı bir nəfər edirsə o zərərçəkənin yan tərəfindən əyilməklə “ağızdan-ağıza” və ya “ağızdan-buruna” iki böyük təcili üfürmə aparır və sonra həmin tərəfdə ürək nahiyəsində dizi üstə dayanaraq döş qəfəsinin aşağı tərəfindən iki barmaq yuxarı hissəyə ovcunun içini qoyaraq barmaqları yuxarı qaldırmaq lazımdır.</p> <p>İkinci əlin ovucu birincinin üzərində köndələninə və ya uzununa qoyulmaqla öz gövdəsinin əyməyin kəməyi ilə basılır. Basmadan sonra əllər oynaq səviyyəsinə qədər düzəlməli və yenidən təkrar olunmalıdır.</p> <p>Basmanın təcili təkanlarla və hər bir təkan arasında 0,5 saniyə ərzində döşü 4-5 sm basıb buraxmaq lazımdır. Təkanlar arasında fasılə verən zaman əllərin ovcunu qoyulduğu yerdən aralamaq lazımdır. Əgər bir nəfər yardımçı edirsə o iki dəfə üfürmə aparıb 15 dəfə basıb buraxmayı təmin etməlidir, sonradan yenə iki dəfə üfürmə və 15 dəfə</p>	<p>basıb buraxma təkrar olunmalıdır və s.</p> <p>Bir dəqiqə ərzində 12 üfürmə və 60 dəfə basma-buraxma aparılmalıdır. Buna görə də canlandırma sürəti çox olmalıdır. Təcrübə göstərir ki, vaxtin çoxu üfürməyə gedir, ona çox vaxt ayırmaq lazımdır deyildir ki, döş qəfəsi həddindən artıq şişsin.</p> <p>Canlandırmada iki nəfər iştirak etdikdə nəfəs münasibət 1:5 hesab olunur. Hər bir nəfəslə üfürmədən sonra 5 dəfə döş qəfəsinə basmaq lazımdır. Hər 5-10 dəqiqədən bir yardımçıları yerlərini dəyişməlidirlər. Bayırdañ ürəyin masajının düzgün aparılması nəticəsində hər döş qəfəsinə basmada arteriyalarda nəbz yaranmağa başlayır.</p> <p>Sünə nəfəs verməni və ürəyin masaj olunmasını zərərçəkənin sabit nəfəs almasına və ürəyin fəaliyyətinin bərpa olunmasına və ya həkim heyətinə qədər davam etdirmək lazımdır.</p> <p>Əgər canlandırma əməliyyatı təsirli aparıllarsa zərərçəkənin ürək fəaliyyəti və nəfəs alması bərpa olunur.</p>
<p><i>Heyvanların, xırda ev, otaq heyvanlarının və quşların daşınmasına əl yükü izah edin</i></p> <p>Basmanın təcili təkanlarla və hər bir təkan arasında 0,5 saniyə ərzində döşü 4-5 sm basıb buraxmaq lazımdır. Təkanlar arasında fasılə verən zaman əllərin ovcunu qoyulduğu yerdən aralamaq lazımdır. Əgər bir nəfər yardımçı edirsə o iki dəfə üfürmə aparıb 15 dəfə basıb buraxmayı təmin etməlidir, sonradan yenə iki dəfə üfürmə və 15 dəfə</p>	<p>Qatarlarda əl yükü normasından əlavə olaraq xırda ev, otaq heyvanlarının və quşların daşınmasına bütün vəqonlarda (SV, yüksək komfortlu sürət və “Ekspress” qatarlardan başqa) daşımaga icazə verilir ki, bu da baytar qaydaları ilə qadağan edilməkdə mümkündür.</p> <p>Xırda ev heyvanları və quşları ayrıca kuperə (bir kuperə ikidən artıq olmamaqla) qutularда, səbətlərdə, qəfəslərdə yerləşdirilməli və daşınan əl yükleri üçün ayrılan yerlərə qoyulmalıdır. Bunun üçün sərnişin kuperəki yerlərin gediş dəyərini tam ödəməlidir.</p> <p>Sərnişin qatarlarında iri cinsdən olan itlərin, o cümlədən, xidməti itlərin daşınması aşağıdakı</p>

<p>qaydada aparılır:</p> <ul style="list-style-type: none"> - baqaj vaqonlarında, xüsusi konteynerlərdə və ya altlığı olan qutularda sahiblərinin və ya müşayiətçilərin nəzarəti altında icra edilir ki, onlar da həmin qatarda getməlidirlər. - lokomotivin arxasındaki bərk vaqonun qeyri-işlək tamburunda (iki itdən çox olmayaraq) həmin vaqonda (yüksek komfortlu sürət və "Ekspress" qatarlardan başqa) yol gedən sahiblərinin və ya müşayiətçilərin nəzarəti altında. - Şəhərətrafi qatarların (iki itdən çox olmayaraq) vaqonlarının tamburunda sahiblərinin nəzarəti altında. <p>İtlər (boş qaba yerləşdirilənlərdən başqa) ağızlıqlı, zəncirlə və ya qayıyla bağlanmış halda (şəhərətrafi qatarlarda da) daşınır.</p> <p>Vəhşi heyvanların, gəmircilərin, ağ siçanların və i.a. daşınmasına icazə verilmir.</p> <p>Korlar bələdçi itləri şəhərətrafi qatarların vaqonlarında öz yanlarında pulsuz daşıyırlar.</p> <p>İtlərin, xırda heyvanların və quşların firma qatarlarında, vaqonlarında daşınması qadağandır.</p> <p>Qatarancaq oturacaqı yumşaq vaqonlardan tərtib edildiyi halda itlərin (ikidən çox olmayaraq) daşınmasına lokomotivin arxasındaki 1-ci sərnişin vaqonunun qeyri işlək tamburunda yol verilir.</p> <p>Xırda ev, otaq heyvanlarını və quşları yolda sərnişin vaqonundan baqaj vaqonuna keçirdikdə baqaj qəbzini sərnişindən alır və daşma sənədi kimi qəbul-təhvilçiye verirlər.</p> <p>Qəbul-təhvilçi sərnişinə baqaj qəbzinin nömrəsini və təyinat stansiyasını göstərən yarlıq verir.</p>	<p>İsitmə dövründə vaqonun hərəkətə başlaması üçün vaqon bələdçisi qazanın vəziyyətini, ventilərin və ağızlıqların vəziyyətini, yanma kamerasının qəfəsliyin vəziyyətini, nasosların və ölçü cihazlarının yararlığını, ehtiyat çəndə suyun səviyyəsini, texniki sənədlərin olmasını, istilik sxemini, istehsalçı zavodun təlimatını yoxlamalı və əmin olmalıdır ki, ventil, kran və borulardan su sızmaya yoxdur. Inventarların sazlığı və yerində olması da yoxlanılmalıdır: balta, vedrə, toxmaq, kömür üçün xəkəndəz və s. ki, lazımlı gələndə əlavə su doldurmaq, yanma kamerasını küldən və pasadan (şlakdan) təmizləmək və kömürün miqdarını müəyyən etmək mümkün olsun.</p> <p>Bayırda havanın temperaturu 10°S-dən aşağı olduqda vaqonların qızdırılmasına başlanmalıdır.</p> <p>Qazanın yandırılması üçün qəfəsliyə balaca kağız və xırda doğranmış ağaclar qoyulmalı və yanmaya başlayan kimi bərabər səviyyədə yanacaq əlavə olunmalıdır. Bunun üçün yanma kamerasının qapısı bağlı və külliyyün qapısı açıq olmalıdır.</p> <p>Yanmanın intensivliyi külliyyün qapısından daxil olan hava ilə tənzimlənir.</p> <p>Vaqonlarda su ilə qızdırma zamanı buxar əmələ gəlməməsi və suyun azalmasının qarşısını almaq üçün mütəmadi olaraq termometrə nəzarət etmək lazımdır ki, suyun qazanda temperaturu 90°S-dən artıq olmasın. Yüksek temperatura olduqda külliyyün qapısı bağlanmalıdır.</p> <p>Bayırda havanın aşağı temperaturlarında içəridə istiliyi tənzimləmək üçün qazanda suyun temperaturu 50°S-dən aşağı olmadıqda əl və dövriyyə nasosunun köməyi ilə sistemdə suyun dövriyyəsini artırmaq lazımdır. Vaqona sərnişinlər minənə qədər içəridə havanın temperaturu $18...22^{\circ}\text{S}$</p>
--	--

	<p>olmalıdır.</p> <p>İstilik mövsümü qurtardıqdan sonra sistemin saxlanması üçün su əlavə etməklə doldurulmalıdır. İstismar vaxtı mütəmadi olaraq sutkada bir dəfə istilik sistemində su əlavə etdikdə hava buraxma kranları vasitəsi ilə sistemdə yiğilmiş hava buraxılmalıdır.</p>	<p>suyun tam dolmasını xəbər verən işarəverici boruda daxildir. Su ilə təchiz olunmuş çəndən əl-üz yuyanlara, ayaqyolu unitazına, su qaynadıcı, qızdırıcı sistemlərə su öz-özünə axınla və istilik sistemində isə nasosun köməyi ilə vurulur.</p> <p>Isti su təchizatı sisteminə qazanxana bölməsindəki su qızdırıcı boyler, genişləndirici çən, qazanxana bölməsinin üstündəki çən və müvafiq boru kəmərləri aiddir. Bərk yanacağı yandırmaq yolu ilə isti su boylerə qış vaxtı istilik sistemindən, yay vaxtı isə su qızdırıcı boylardən daxil olur.</p> <p>Bütün çənlər su yoxlayan kranlar və suyun səviyyəsini ölçən şüşələrlə təchiz olunmuşdur.</p> <p>Isti və soyuq su sistemi qırğularının müxtəlif olmasına baxmayaraq onların istismar qaydaları eynidir. Su təchizatı sisteminin bütünlükdə saz vəziyyətdə saxlanması və qazanxana yerində odun, silgi, tez alışan materialların və digər kənar əşyaların saxlanılması yol verməmək.</p>
İstilik mövsümündə və qazanxana zamanı bələdçinin əlavə olaraq vəziyyətə borcu nədir	<ul style="list-style-type: none"> - işlək vəziyyətdə istitmə şəbəkəsinin sazlığını, odluqda barmaqlığın olmasını, əl və dövri nasoslarının sazlığını yoxlamaq; - istitmə sistemində suyun olmasını və vəqonun yanacaqla təchizatını yoxlamaq və onu normaya görə almaq; - qazanxana yerində odun, silgi, tez alışan materialların və digər kənar əşyaların saxlanılmasına yol verməmək. 	
Isti və soyuq su sistemlərinin fəaliyyəti	<p>Bütün sərnişin vəqonları özü axan isti və soyuq su sistemləri ilə təchiz olunmuşdur. Sistemin həcmi hər bir sərnişinə gün ərzində 20 litrdən və 12 saatdan bir doldurma fasiləsi nəzərə alınmaqla 1200 litr təşkil edir.</p> <p>Vəqonların quruluşlarının müxtəlif olmasına baxmayaraq su təchizatı sistemi praktiki olaraq bütün növlərdə eynidir.</p> <p>Su təchizatı sistemi vəqonun yuxarı hissəsində hər iki tərəfdə yerləşən su ehtiyatını saxlamaq üçün çəndən, dəyişdirici boru kəmərlərindən, birləşdirici və buraxıcı alət və kranlardan ibarətdir. Su təchizatı (çənə suyun doldurulması) vəqonun altındakı təchizat boru qolu vasitəsi ilə aparılır ki, qış vaxtı həmin boru istilik sistemindəki isti su ilə qızdırılmaqla aparılır.</p> <p>Su təchizatı sisteminə təchizat vaxtı çənlərə</p>	<p>Qış vaxtı qızdırıcı doldurma borularının sazlığı və onun içərisi ilə isti suyun dövriyyəsini mütəmadi olaraq yoxlamaq lazımdır.</p> <p>Stasionar su mənbələrindən su vurulan zaman çənin dolmasına nəzarət etmək lazımdır.</p> <p>Vəqonun xidməti dəhlizində su təchizatının hər bir əməliyyatında su ventil və kranlarının duruş vəziyyəti barədə cizgi asılmışdır. Xidməti hərəkət kitabçalarında isə su doldurma stansiyalarının siyahısı verilmişdir.</p>
Isti və soyuq su sistemlərindən suyun doldurulması		<p>Suyun sistemdən tam axması üçün bütün kran və ventillər açılmalıdır. Lakin qızdırıcının suyunun axıdılması üçün qızdırıcının istismarının texniki qaydalarına və təlimatlarına əməl etməklə aparmaq lazımdır.</p> <p>Çənlərdən suyu kranların başlığına şələq ta-</p>

	<p>xılmaqla ayaqyolunun unitazına axıtmak olar. Hisseli axıtma zamanı kranlardan, qarışdırıcı və ayaqyolunun unitazı vasitəsi ilə aparılır.</p> <p>Bayırda havaların qızması ilə əlaqədar, qalama aparılmadığından, istilik sistemindəki su tamam buraxılmalıdır.</p>	<p>olunmalıdır.</p> <p>Sistemin su ilə doldurulmasına hazırlıq üçün şlanqın bir ucunu ehtiyat doldurma başlığına taxılmalıdır, bu halda ventil bağlı olmalıdır.</p> <p>Şlanqın ikinci tərəfi başlıqla birlikdə açıq qapıdan çıxardılaraq yollar arasındaki su vurma kalonkasının başlığına taxılmalıdır və bundan sonra ventil açılmalıdır.</p> <p>Doldurma zamanı fikir vermək lazımdır ki, şlanqın başlığı ilə doldurma başlıqlarının birləşdiricilərinin arasından su sızmaması.</p> <p>Çənən dolmasına nəzarət etmək üçün suölçən şüşənin kranları açıq vəziyyətdə olmalıdır.</p> <p>Böyük çənən tam dolması vaqonun altındaki xəbərverici borudan suyun axması ilə müəyyən edilir. Böyük çən dolduqdan sonra ventil bağlanmalı, kalonkanın ventilini də bağlayaraq inventar siyahıda olan şlanq kalonkanın başlığından ayrılmalı və ventil açılmalıdır.</p> <p>Sistemdəki digər armaturların vəziyyəti isə ehtiyat başlıqlar vasitəsi ilə vaqonun altından su vurmada doldurma başlıqlarında olduğu kimidir.</p>
<i>İsti və soyuq su sistemlərinin su ilə doldurulmasının təchizatı</i>	<p>Sistemin su ilə doldurulmasına bayırda havanın temperaturu 0° S olduqda vaqon isti olan bağlı yerdə bir gündən az olmamaq şərti ilə dayandıqdan sonra və yaxud istilik sistemində və vaqonun daxilində 12° S dərəcə temperatur olduğu halda başlamaq olar.</p> <p>Çənlərə su vaqonun altındakı doldurma başlıqları ilə vurulur.</p> <p>Suyun dolmasını doldurma başlığında işarəverici lampa yandıqdan (başlıqla işarəverici lampa quraşdırılan zaman) və ya doldurma borusunun eks istiqamətində olan xəbərverici boruda su peyda olan kimi dayandırmaq lazımdır. Sistemdəki suyun səviyyəsini yoxlamaq üçün 64 və 65 kranları açıq vəziyyətdə olmalıdır. Suyun sistemdən axıb dəmir yolu yataqlarına tökülməsinin qarşısını almaq üçün tavanın yanındaki baş tərəfdəki divarın yanındakı çənə quraşdırılmış kılıdləmə qurğusunun xidmətindən, qazanxananın eks tərəfində ayaqyolu və dəhlizdəki doldurma borularının geriyə qaytarma kranlarından istifadə etmək lazımdır.</p> <p>Bayırda havanın aşağı temperaturda olduğu və doldurma başlıqlarının buzladığı və ya qızdırıcı xarab olduğu zaman qazanxana bölməsində ehtiyat su çənən altında olan ehtiyat doldurma başlıqlarından istifadə etməklə sistem su ilə təchiz olunur. Bunun üçün vaqonun inventar siyahısında 4 metr uzunluğunda olan doldurma şlanqından istifadə</p>	
<i>Istilik sisteminin əl və elektrik nasosu üçündür</i>		<p><i>Əl nasosu</i> istilik sistemini su ilə su təchizatı sistemindən təchiz etmək məqsədi üçün quraşdırılmışdır.</p> <p><i>Elektrik nasosu</i> dövriyyə nasosu və elektrik mühərrikindən ibarət olmaqla qazanxana bölməsində döşəmədə quraşdırılmışdır. Voqunun istilik sistemindəki dövriyyə nasosu havanın istənilən temperaturunda suyun dövriyyəsinin gücləndirilməsinə xidmət edir. O sorucu və basib doldurma gövdəsindən və girdə yastıqlardan ibarətdir.</p>

<p>İşıqlandırma sistemi</p> <p>Vaqonun işıqlandırılması sistemi bütün vaqondaxili sahələrin normal işıqlandırılmasına xidmət edir.</p> <p>İşıqlandırma xətti stabil olaraq vaqonaltı generatordan və ya akkumulyatordan 50 V gərginlikdə cərəyanla təmin olunur.</p> <p>Vaqonlarda lüminsetli çıraqlar və lampaları közərtili vəziyyətdə işıq verən çıraqlardan istifadə edilir.</p> <p>Lüminsetli çıraqlar vaqonun ayaqyolu, tambur və qazanxana bölməsindən başqa bütün yerlərində quraşdırılmışdır.</p> <p>Cərgəyə düzülmüş lüminsetli çıraqlar (şəkil 5.11) (LV-V03-2x20 (1x25)-002) iki ədəd 20 Vt gücündə və bir ədəd 15 Vt gücündə közərtili lampalardan, (50±3)V gücündə işəsalmanı nizamlayan cihazdan ibarətdir. Çırağın daxilində cərəyan yaradıcısı quraşdırılmışdır ki, yaradıcının çıxışında gərginlik 220 V təşkil edir.</p> <p>Cərəyan yaradıcı ilə işləyən qoşlaşmış çıraqlar 1996-cı ildən başlayaraq Tver vaqonquraşdırma zavodu tərəfindən istehsal olunmağa başlanılmışdır.</p> <p>Bundan əvvəl isə "PPO-2-400U4" formalı vaqonun çardağında yerləşdirilən, elektromasınılı yaradıcılar quraşdırılırdı ki, onlar 50 V sabit cərəyanı 220 V dəyişən cərəyana çevirməklə lüminsetli lampaları təmin edirdilər.</p> <p>Almaniyanın quraşdırıldığı vaqonlarda "MB-12" tipli 50 V cərəyanı 220 V cərəyana dəyişdirən dəyişdirici quraşdırılmışdır ki, o da vaqonun altında yerləşmişdir.</p> <p>40 Vt gücündə olan közərtili lampalar tamburlarda, çıxış qapılarının yanlarında, ayaqyollarında və 25 Vt gücündə olan közərtili lampalar isə</p>	<p>xidməti bölmədə bələdçinin işlek masasının üst tərəfində quraşdırılmışdır.</p> <p>Qazanxana bölməsinin girişində yuxarı tərəfdə partlamaya dözümlü "Luç" növlü çıraqlar quraşdırılmışdır.</p> <p>Vaqonun baş tərəflərinin yan divarlarında 40 Vt gücündə plastmas gövdənin daxilində közərmə lampaları quraşdırılmışdır.</p> <p>Hər bir yatacq yerinin üstündə "Sofit" növlü 10 Vt gücündə közərmə lampalı işıqlandırma çıraqları quraşdırılmışdır.</p> <p>İşıqlandırma xətti idarəetmə pultundakı elektrik açarları ilə qoşulub və ya ayrıılır. Bundan əlavə, kupelərdəki və vaqon bələdçisinin kupe-sindəki çıraqlar fərdi elektrik açarları ilə xəttə qoşulub və ya ayrırlırlar.</p> <p>Qəza vəziyyətlərində qonşu vaqondan xəttə qoşulma zamanı ancaq közərmə lampalı çıraqlar və közərmə lüminsetli lampalar qoşulurlar.</p> <p>Kupe vaqonda çıraqların yerləşdiyi yerlərin təsviri şəkil 5.12-də verilmişdir.</p> <p>Vaqondakı otaqların işıqlandırılmasının vəziyyəti çıraqların yararlılığını da çox asılıdır. Çıraqların gövdəsini tozdan və kirdən yuyucu vəstələrlə təmizləmək, çıraqların şüşələrini isə əvvəlcə yaş dəsmalla sonra isə tükü olmayan dəsmalla qurulmalıdır.</p> <p>Yanıb xarab olmuş lampaları yenisi ilə dəyişdirərkən böyük gərginlikli lampaların qoyulmasına icazə verilmir.</p> <p>Lüminsetli çıraqlarda lampaların və işəsalma aparatlarının drossellərinin dəyişdirilməsini gərginlik ayrıldıqdan sonra aparmaq olar.</p> <p>İşarə fənərlərinin şüşə və linzaları həmişə təmiz olmalı və qapağı möhkəm bağlanmalıdır.</p>
--	---

	<p>Lampalar yanıb xarab olduğu halda təcili yenisi ilə əvəz olunmalıdır.</p> <p>İşıqlandırmaya bölüşdürücü şafin ön panelindəki işarə lampaları və işıqdiodları ilə nəzarət edilir.</p>		<p>rına möhkəm bərkidilir və bu da səs izolyasiyani təmin etmiş olur.</p> <p>Keçid meydançalarının önlüklerinin (fartukların) vaqonun açılıb-qoşulması zamanı şaquli və üfüqi vəziyyətdə olmasına vaqon bələdçiləri cavabdehdirlər.</p> <p>Önlükler (fartuklar) təmiz olmalı, onlarda zədə və əyrilik olmamalıdır.</p>
Keçid örtükləri nə üçündür	<p>Sərnişinlərin və vaqon bələdçilərinin vaqondan-vaqona təhlükəsiz keçmələrini təmin etmək üçün hər bir sərnişin vaqonunda avtoqoşqu qurğusu ilə tam təşkil edilən keçid örtükləri vardır.</p> <p>Keçid örtüyü ilə avtoqoşqunun arasında 40...100 mm. məsafə olur ki, bu da təkan və dərtqı zərbələrinin azaldılmasına xidmət edir. Vaqonlar bu məsafədə azad hərəkət edir, möhkəm və elastik hərəkət edən örtük avtoqoşqların zərbələrinin azaldılmasına xidmət etməklə hərəkətin sərbəst axarlıqla davam etməsinə şərait yaratmış olur.</p> <p>Zərbə azaldıcılar (amortizator), oxun uducu və gücləndiriciləri bufer dəstlərinə aid edilir. Bura bufer stəkanları və təkan zərbəsinin gücünü azaldan yaylı mexanizmlər aiddir.</p> <p>Keçid meydançalarında qoruyucu önlükler (bu önlüklərlə sərnişin və bələdçilər vaqondan-vaqona keçirlər) də vardır ki, onlar vaqonlar qoşulan zaman müəyyən olunmuş qaydaya əsasən üfüqi vəziyyətdə və vaqon açılan zaman isə şaquli vəziyyətdə olmalıdır.</p> <p>Möhkəm keçid meydançasının çərçivəsi avtoqoşqunun başlığının səthindən 65 mm irəli çıxır, buna görə də qoşulma zamanı keçid örtükləri çıxardılır və sonradan qoşma əməliyyatı aparılır.</p> <p>Müasir sərnişin vaqonlarında keçid meydançalarında 8 mm. qalınlığında silindr şəkilli balonla oxşar rezin suflədən istifadə olunur.</p> <p>Balonlar metal çərçivənin üstünə və yanla-</p>	Kommutasiya cihazları və onların təyinatı	<p>Kommutasiya cihazları – elektrik xəttini məsafəli və birbaşa cihazdan qoşma, ayırma və keçirilməsini təmin edən elektrik qurğularından ibarətdir.</p> <p>Təyinatına görə kommutasiya aparatları aşağıdakı növlərə bölünürələr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • elektrik xəttində birbaşa qoşma, ayırma və keçirilməyə xidmət edən (dəyişdirici açar, düymə, elektrik açarı, kəsici açar) aparatlar; bu cihazlar vaqon bələdçisi və ya qatarın elektromexaniki hərəkətə gətirir; • elektrik xəttində məsafədən qoşma, ayırma və keçirilməyə xidmət edən (təmaslar, rele) cihazlar; bu cihazlar komutasiya qurğularının köməyi və ya onların qoşulması bölüşdürücü şafdan deyil ondan kənarda quraşdırılan qurğu ilə hərəkətə gətirilir. <p>Kommutasiya cihazları əsasən bölüşdürücü şafin daxilində, xaricində və vaqonaltı qutuda yerləşdirilmişdir. Nasazlıq baş verən hallarda isə mütləq qatarın elektromexaniki çağırılmalıdır.</p> <p>Bölüşdürücü şafin qabaq panelinin qaldırılmasına və ya hərhənsi bir təmir aparılmasına qatarın elektromexaniki olmadan vaqon bələdçisinə qəti qadağan olunur.</p>

Kontakt şəbəkəsinin hündürlüyü stansiyalarda və mənzillərdə relsin başlığından hansı məsafədə olur	Kontakt şəbəkəsinin hündürlüyü stansiyalarda və mənzillərdə relsin başlığından 5750 mm-dən, keçidlərdə isə 6000 mm-dən aşağı olmamalıdır.	-sərnişin salonunu, xidməti otaqları və tualetləri yumaq, hərkətedici hissələri, tormoz və avtomatik qoşqu avadanlıqlarını, keçid meydança və tamburları, ayaqaltı və tutacaqları çirkən, qar və buzdan təmizləmək, zibil yesiklərini təmizləmək və yumaq, qapı və pəncərə şüselərini silmək, vaqonun su ilə təchiz olunmasına nəzarət etmək.
Qaldırıcı vasitələrdən kimlərin istifadə etməsinə icazə verilir	Təlimata əsasən depo rəhbərliyi tərəfindən verilmiş vəsiqəsi olan işçilərə qaldırıcı vasitələrdən istifadə etməyə icazə verilir.	Dövriyyə məntəqəsində vaqonlarda bələdçi-lərin növbətçilik qaydası iş cədvəlinə uyğun müəyyənləşdirilir.
Qatar dövriyyə məntəqəsinə çatandan sonra bələdçinin vəzifələri	-vaqonu yoxlamaq, yaddan çıxmış əşya aşkar edildikdə onları akt tərtib etməklə yaddan çıxan əşyaların saxlandığı kameraya təhvil vermək; -kənar şübhəli əşya aşkar edildikdə “Sərnişin qatarlarında terror aktlarının qarşısının alınması və sərnişinlərin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə qatar briqadası işçilərinin Yaddaş kitabçası” ni rəhbər tutmaq; -vaqon avadanlıqlarını müayinə etmək, hər hansı bir çatışmazlıq və ya nasazlıq aşkar edildikdə onun aradan qaldırılması ilə əlaqədar tədbirlər görülməsi ucun qatar rəisinə və ya elektrik mexanikinə xəber vermək; -vaqonu geri reysə hazırlamaq;	Qatarın “çəpərlənməsi” əməliyyatı maşinistin verdiyi siqnalda görə sonuncu vaqonların bələdçi-lərin tərəfindən həyata keçirilir. Belə ki, sonuncu vaqonun bələdçisi vaqonda olan 3 ədəd petardı və şamı (fakel, sveçə) götürərək vaqondan 800 metr geriyə mənzilə tərəf gedir. Petardların 2 ədədini maşinist tərəfə (hər petardin arasında məsafə 20 metr olmalıdır) 1 ədədini isə maşinistin köməkçisi tərəfə qoyaraq axırıncı petarddan 20 metr vaqona tərəf gəlir və maşinistin komandasını gözləyir. Maşinist öz tərəfindən “çəpərlənmə” əməliyyatının sona çatmasını bildirərsə onda bələdçi öz əşyalarını (petard, alışan fakel-sveçə, fənər, bayraq və s.) yoldan yiğişdirib öz vaqonuna qaydırır.

<p>Teleqramda (telefonoqramda) sərnişinin soyadı, adı, yola salan şəxs də qalan gediş sənədinin, sərnişinin getdiyi yerin, vəqonun, qatarın nömrələri və təyinat stansiyası göstərilməlidir.</p> <p>Telegraf qaydalarına müvafiq olaraq təsdiq edilən həmin teleqram (telefonoqram) əsasında teleqramı (telefonoqramı) alan stansiya yeni pulsuz gediş sənədi verir, hesabat zamanı isə pulsuz gediş sənədinin verilməsini əsaslandırmaq üçün teleqramı (telefonoqramı) hesabata əlavə edir.</p> <p>Əgər qatar başlangıç stansiyadan yola düşdükdən sonra, 4 saat ərzində, yola düşmə stansiyasının (vağzalının) rəisindən teleqram alınmazsa, sərnişin biletisiz şəxs kimi cərimə ödəməli, qarşıdakı yol üçün gediş sənədi almalı və ya qatarı tərk etməlidir.</p> <p>Pulsuz gediş sənədi (bileti) verilməsi barədə teleqram vuran stansiya (vağzal) rəisi yola salan şəxs dən gediş sənədlərini qəbul etməyə, öz teleqramının (telefonoqramının) surəti ilə bərabər maliyyə şöbəsinə təqdim etməyə, gediş sənədlərinin satışı barədə növbəti hesabata əlavə etməyə borcludur. Bu halda gediş sənədləri satışının hesabatının sonunda “teleqramın (telefonoqramın) surətinə əsasən yola salanda qalan cəmi “_” ədəd gediş sənədi təqdim edilmişdir” sözləri yazılır.</p> <p>Bu halda (ikinci dəfə gediş sənədi almağa görə) keçirilən məbləğlər istər ödənmə (cərimə və gediş haqqı), istərsə də yeni alınmış gediş sənədləri üzrə pulun qaytarılması ərizə verildikdə və ərizəyə gediş sənədi və müxtəlif yiğim qəbzləri əlavə olunduqda, irad qaydasında, icra edilə bilər.</p>	<p>Qatarın 5 dəqiqə və artıq dayandığı stansiyalarda vəqonun hərəkət hissələrinə necə baxılın</p>	<p>Vəqonun hərəkət hissələrinə stansiyalarda altdan və yandan baxışı texniki xidmət məntəqələrinin vəqon müayinəçiləri aparırlar.</p> <p>Buna baxmayaraq vəqon bələdçiləri də dayanacağı 5 dəqiqədən çox olan stansiyalarda əlin bayır tərəfi ilə toxunmaqla buksun qızmasını yoxlamalı, avadanlıqların vəziyyətinə baxmalı, generator və təkər cütlərinin ötürücü intiqallarını yoxlamalıdır.</p>
	<p>Qatarın hərəkəti zamanı sərnişinin düşəcəyi stansiyaya çatması və düşüb minmənin qurulmasının qaydalarını izah edin</p>	<p>Vəqon bələdçisi sərnişinləri onların düşəcəyi stansiyaya çatmasına 30 dəqiqə qalmış bu barədə xəbərdar etməlidir.</p> <p>Qatar stansiyaya çatdıqdan və tam dayanıqdan sonra vəqon bələdçisi minik platforması tərəfdən işlək tamburun qapısını acmali, yüksək platforma olmadıqda isə açılan meydançanı (önlüyü) qaldırmalı və cəftə ilə bağlamalı, tutacaqları silməli və sərnişinlərin vəqondan düşürülməsinə və mindirilməsinə başlamalıdır.</p> <p>Qatar dayanacaqdə 5 dəqiqədən az dayanıqda və vəqondan düşən və ya vəqona minnən sərnişin olmadıqda vəqon bələdçisi qapını acmali və tamburda dayanaraq sərnişinlərə vəqondan çıxmamağı məsləhət görməlidir.</p> <p>Sərnişin qatarı yola düşən zaman stansiyanın platformasının sonuna qədər qatarı müşayiət etməli və sonra eyni ilə tambur qapılarını bağlamalıdır.</p> <p>Qatar stansiyada 5 dəqiqədən çox dayanıqda vəqon bələdçisi vəqonaltı avadanlıqları, tormoz dərti ötürücülərini nəzərdən keçirməli, qis vaxtlarında isə tormoz dərti ötürücülərinin normal işinə maneə yarada biləcək buzları qoparmalı, eləcə də akkumulyator batareyalarının deflektorlarını</p>

	<p>buzdan və qardan təmizləməlidir.</p> <p>Stansiyada dayanan sərnişin qatarlarının bələdçiləri qonşu yolla hərəkət edən sərnişin qatarının keçməsindən öncə vaqonun həmin tərəfdən qapılarını bağlamalı və sərnişinləri qonşu yolla keçməsi gözlənilən qatar barədə xəbərdar etməlidir.</p> <p>Xətti stansiyalarda gediş sənədlərinin (bilet-lərin) hansı vaqona verilməsindən asılı olmayaraq gediş sənədlə (biletli) sərnişinlərin həmin qatara minməsini təmin etməli.</p> <p>Qatar hərəkətdə olarkən sərnişinlərin qatara minməsinə və düşməsinə yol verməməlidir.</p>	<p>ışarəsi verilməlidir. Nasazlıq yaranmış vaqondan qabaqdakı vaqonların bələdçiləri də lokomotiv tərəfə yuxarıda qeyd olunan işarəni verməlidirlər. Nasazlıq və digər hallar barəsində qatar rəisini və qatar ustasını çağırıldıqda çalışmaq lazımdır ki, çaxnaşma və özünü itirmə hallarına yol verilməsin.</p> <p>Qatarın hərəkəti vaxtı təkər cütünün sürünməsi (təkər sürüşə-sürüşə gedir, tormozlar buraxmır və digər səbəblər) halı baş verə bilər. Bu halda vaqon bələdçisi vaqonun dəhlizinin ortasında döşəməyə yaxın olan buraxma klapanının dəstəyini yuxarı qaldırmalıdır. Əgər "sürünmə" dəyanmazsa qatarın dayanması üçün tədbirlər görülməli və qatar rəisi, qatar ustası çağırılmalıdır.</p> <p>Qatar rəisi ilə maşinist qatarın sonrakı hərəkəti üçün tədbirlər görməlidirlər.</p>
<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı buksda "qızma" hadisəsi baş verərsə bələdçinin vəzifə borcları nədən ibarətdir</i></p>	<p>Qatarın hərəkəti zamanı vaqonların buksalarında qızma hadisəsi baş verərsə bu zaman vaqon bələdçiləri tərəfindən əyləc kranı vasitəsi ilə qatarı saxlamalı, qatar rəisinə məlumat verməli, qatar dayandıqdan sonra vaqonun buksalarını yoxlamalıdır.</p> <p>Yoxlama zamanı bukslarda istilik yoxdursa, deməli buksaların qızmasını göstərən cihazların (SKNB və ya PONAB) göstərişi yanlışdır. Əgər həqiqətən vaqonun buksu qızıbsa, ilk növbədə şkifin qayışları çıxarılmalı və bu haqda TXM-in işçilərinə məlumat verilməlidir.</p>	<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı vaqon "yüz" (hərəkət zamanı təkər öz ü atrafında fırlanmrsa) gedərsə onda onu tədbirlər görülməlidir</i></p> <p>Qatarın hərəkəti zamanı vaqon "yüz" (hərəkət zamanı təkər öz oxu atrafında fırlanmrsa) gedərsə bələdçi vaqonun dəhlizində yerləşən hava buraxıcı klapanın dəstəyini qaldırır və əyləc qəlibinin təkərin fırlanma səthində ayrılmamasını gözləyir.</p> <p>Əgər əyləc qəlibi təkərin fırlanma səthində ayrılmrsa onda təcili olaraq əyləc kranını çəkməklə qatar saxlanılır və hadisə haqqında qatar rəisinə, elektrikə, qatar ustasına məlumat verilir.</p> <p>Baş vermiş hadisəni (nasazlığı) yerində aradan qaldırmaq mümkün olmadıqda, vaqonun əyləc sistemi bağlanır və qatarın hərəkəti 1-ci texniki müayinə məntəqəsinə qədər təmin olunur. Baş vermiş nasazlıqla əlaqədar, hərəkətin sürətini tənzimləmək məqsədi ilə maşinistə məlumat verilir.</p>
<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı kənar səslər, dartınma, silkələnmə, zərbə səsləri gəldikdə vəzifəniz</i></p>	<p>Vaqon bələdçisi hərəkət vaxtı yaranan səsləri müəyyən etməyi, elektrik avadanlıqlarının, buksun qızması işarə vericisinin işini bilməlidir. Kənar səslər, dartınma, silkələnmə, zərbə səsləri gəldikdə qatarı stop-kranla dayandırmalı və "zəncir üsulu" ilə hadisə barədə qatar rəisinə və qatar ustasına məlumat verilməlidir.</p> <p>Qatar dayandıqdan sonra qatarın sağ tərəfdən lokomotiv tərəfə lokomotiv briqadasının görməsi üçün işarəverici bayraq və ya fənərlə "Dayan"</p>	

<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı vaqon bələdçiləri qapıların açıq və ya bağlanması saxlanılması qaydalarını izah edin</i></p>	<p>Qatarın hərəkəti zamanı vaqon bələdçiləri bas və sonuncu (quyruq) vaqonlarda qeyri-islək tamburun yan və kəllə qapılarını daxili kildə (“sekretka ”) və xüsusi açarla bağlı saxlamalıdır.</p> <p>Digər vaqonlarda isə qeyri-islək tamburun yan qapıları daxili kildə və xüsusi açarla, işlək tamburda isə yalnız daxili kildə bağlanır.</p> <p>Vaqondan vaqona keçmək ucun kəllə qapıları bağlı olmamalıdır.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - sərnişinlərin yerləşdirilməsinin və yataq dəstlərinin məsrəfinin qeydiyyatı üzrə “LU-72” və ya “LNU-4” formalı blankları vaxtında doldurma-mağə görə. - boş və boşalacaq yerlər barədə məlumatları yanlış və ya vaxtında verməməyə görə. - sərnişinlərə xidmət zamanı davranış etikasını pozmağa görə. müəyyən edilmiş forma və ya firma geyim-lərinin növbətçi bələdçi tərəfindən pozulmasına görə.
<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı vaqon bələdçisi hansı pozuntulara görə məsuliyyət daşıyır</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - buksun qızmasına nəzarət işarə vericisini (“SKNB”) acmağa görə. - həmin qatara gediş sənədi (bileti) olan sərnişinin minməsinə etiraz etməsinə görə. - qatarın cədvəl üzrə dayanacağı nəzərdə tutulan stansiyalarda vaqondan çıxmadığına görə. - sərnişinin gediş sənədində (biletində) göstərilən təyinat stansiyasından tez və ya gec düşürdülməsinə görə. - sərnişinlərin vaxtında və təhlükəsiz şəraitdə düşməsini və minməsini təmin etməməyə görə. - qatarın sxemi üzrə vaqonun sıra nömrəsinin olmamasına görə. - vaqonun tualetinin birini istifadə ucun bağladıǵına görə. - bilsiz sərnişinlərin və artıq əl yüklerinin daşınmasına görə. - yataq dəstlərindən təkrar istifadəyə görə. - göstərilən xidmət müqabilində müəyyən olunmuş qiymətdən çox pul almağa görə. - xidməti kuperdə və salonda sıqaret çəkilməsinə görə. - alkoqol, narkotik və ya toksiki keflənmə vəziyyətində olmağa görə. 	<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı vaqonda yanğın hadisəsi baş verərsə bələdçi nə etməlidir</i></p> <p>Hərəkət zamanı vaqonda yanğın hadisəsi baş verərsə bələdçi təcili olaraq əyləc kranı vasitəsi ilə qatarı saxlamalı, qatar rəisinə xəbər verməli, vaqonun baş elektrik qoruyucusunu çıxarmalı, bütün qapıları açaraq sərnişinləri təhlükəsiz tərəfə düşürməli, əgər lazımlısa alovun başqa vaqonlara keçməməsi məqsədilə (maşinistə xəbər verməklə) vaqonları biri-birindən ayırmalı sonra isə vaqonlarda olan yanğın söndürən balonlarla alovu söndürməlidir.</p>
<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı vaqonlarda tormozlanma hadisəsi baş verən zaman vaqon bələdçisi tormozun buraxılmasını təmin etməli və hadisə barədə qatar rəisinə məlumat verməlidir</i></p>	<p><i>Qatarın hərəkəti zamanı vaqonlarda tormozlanma hadisəsi baş verən zaman rəsifəniz</i></p> <p>Hərəkət zamanı vaqonlarda tormozlanma hadisəsi baş verən zaman vaqon bələdçisi tormozun buraxılmasını təmin etməli və hadisə barədə qatar rəisinə məlumat verməlidir.</p> <p>Əgər ayrı-ayrı vaqonlarda tormozlar yenidən buraxmasa vaqon bələdçiləri qatar rəisinə məlumat verməlidir ki, sonrakı hərəkət üçün tədbirlər görülsün. Maşinistdən əl tormozlarının işə salınması barədə siqnal (üç uzun fit) aldıqdan sonra tərkibin vaqon bələdçiləri vaqonların əl tormozlarını hərəkətə gətirməlidirlər. Əgər maşinistdən tormozların buraxılması barədə (iki uzun fit) işarə aldıqda vaqon bələdçiləri tormozları buraxmalıdır.</p>	

	lar.	ilə bütün bukslarının yoxlanılmasının vacibliyi barədə təlimatlandırır;
Qatarın hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin etmək ucun vaqon bələdçisinin nə etməlidir	<p>-vaqonu elektrik avadanlığının hər hansı qütbündə qısaqapanma bas verdikdə (idarəetmə lövhəsində lampaların biri söndükdə, digəri isə tam közərmə ilə yandıqda), qəza işıqlandırılması dövrəsindən (gecə vaxtı) və qəza işarə vericisindən ("SKNB", "UPS") başqa bütün elektrik enerjisi istehlakçılarını acmağa və qatar elektromexanikini və ya qatar rəisini çağırmaq;</p> <p>-vaqonda insanların həyatını və ya hərəkətin təhlükəsizliyini qorxu altına alan nasazlıq bas verdikdə, eləcə də buksun qızmasına nəzarət işarə vericisi (BQNS) isə düşdükdə (ara verilmədən zəng çalğıda) dərhal stop-kranla qatarı dayandırmaq;</p> <p>-bütün işlər basa çatana qədər qatarın maşinisti tərəfə günün işıqlı vaxtı açılmış vəziyyətdə qırmızı bayraq, qaranlıq vaxtı isə işarə fənərinin qırmızı işığını yandırmaqla dayan işarəsi verməli, operativ qərarlar qəbul edilməsi ucun qatar elektromexanikini və ya qatar rəisini telefonla və ya zəncirvari üsulla çağırmalıdır;</p> <p>-maşinistə vermiş olduğu dayan işarəsinin qonşu vaqonların bələdçilərinin də verməsinə əmin olmalı, qatar elektromexaniki və ya qatar rəisi vaqonun yanına gələnə qədər buksun qızma dərəcəsini əl ilə təyin etməlidir;</p> <p>-buksun qızmasına nəzarət işarə vericisinin (BQNS) nasaz olması müyyən edildikdə və onun nasazlığını dərhal aradan qaldırmaq mümkün olmadıqda, qatar elektromexaniki işarə vericinin fəaliyyətini dayandırır, vaqon bələdçisini reys jurnalında imza etdirməklə BQNS-də olan nasazlıq düzəldilənə qədər qatarın cədvəl üzrə dayanma müddəti 5 dəqiqədən çox olan stansiyalarda həmin vaqonun əl</p>	<p>-sərnişin qatarının mənzildə təcili tormozlanması (məcburi dayanması) zamanı vaqon bələdçisi öz vaqonunda işlek hissələrə, bukslara, avtomotoru və elektrik avadanlıqlarını bərkitmə detallarına vizual baxış keçirməklə qatarın dayanma səbəbini aydınlaşdırmalıdır.</p> <p>Vaqonda qatarın sonrakı hərəkətinə maneə yaradacaq nasazlıq aşkar edildikdə, bələdçi dərhal lokomotiv tərəfə dayanma işarəsi verməli və qatar rəisini çağırmalıdır ki, o da nasazlığın aradan qaldırılmasını təşkil etməli və ya qatarın sonrakı hərəkəti haqda qərar qəbul etməlidir.</p> <p>Lokomotivin maşinisti tərəfindən avtomotolar buraxıldıqdan sonra vaqon bələdçisi xidmət etdiyi vaqonun tormozunun buraxılmasını yoxlamalidır.</p> <p>Qatar yola düşdükdən sonra isə vaqon bələdçiləri tamburdan qatarın hərəkətini izləməli və tormozların buraxılması, qığılçımlanması və ya digər nasazlıqlar olduqda qatarın dayandırılması ucun tədbirlər görməlidirlər.</p> <p>Sərnişin qatarı enişdə (və ya yoxuşa) dayandıqda lokomotivin maşinisti tərəfindən ucuzun fitlə verilən – "Tormozla!" – səs işarəsinin tələbinə əsasən vaqon bələdçiləri xidmət etdikləri vaqonlarda əl tormozlarını hərəkətə gətirməli, qatarın hərəkətə gətirilməsindən əvvəl isə lokomotivin maşinisti tərəfindən iki uzun fitlə verilən – "Tormozları burax!" – səs işarəsinin tələbinə əsasən xidmət etdikləri vaqonlarda əl tormozlarını buraxmalıdırlar.</p> <p>Yangın işarə vericisi isə düşdükdə idarəetmə blokunda akustik səs işarəsini acmalı, onun löv-</p>

	<p>həsində yanığının yerini təyin etməli, sonra isə həmin yerə baxış keçirməklə göstəricilərin düzgünlüyünə əmin olmalı, yanın haqqında yanlış işaret zamanı qatar elektromexanikini və ya qatar rəisini çağırmalıdır.</p>	<p>-sanitariya qaydalarına müvafiq olaraq vaqonun daimi təmizliyini və komfortluğunu təmin edən normal temperaturu saxlamaq;</p> <p>-vaqonun daxili avadanlıqlarının və vaqonarası kecid meydançalarının düzgünlüyü vəziyyətinə nəzarət etmək;</p> <p>-sanitariya qaydalarına müvafiq olaraq vaqonda gündə ən azı 2 dəfə nəmlı təmizləmə işləri aparmaq, tualetdə isə zərurət yaranarsa gündə 4 dəfədən az olmayaraq döşəmələri yumaq;</p> <p>-elektrik istilik sistemli vaqonların döşəmələrini, ancaq isitmə sistemini acıldıdan sonra yumağa icazə verilir;</p> <p>-kombinə edilmiş istilik sistemli vaqonlarda qazanxana şobəsindən başqa döşəmənin, sobanın yüksək gərginlikli elektrik qızdırıcılarını dövrədən acmadan, nəm əsgİ ilə silinməsinə icazə verilir. Kombinə edilmiş istilik sistemli vaqonların döşəməsinin qazanxana bölməsindən başqa, istilik sisteminin qızdırıcı elementlərini acmadan yuyulmasına icazə verilir;</p> <p>-vaqonda zibil, üzərində “zibil ucun” sözləri yazılmış xüsusi qaba yiğilməli sonra isə vaqonun qazanxanasında yandırılmalı və ya bunun atılması ucun cədvəldə göstərilən müəyyən stansiyalarda, tərtibat və dövriyyə məntəqələrində atılmalıdır.</p> <p>-külü və zibili yollara, həmçinin tamburun döşəməsinə, vaqonun kecid meydançasına atmaq qadağandır;</p> <p>-sərnişin qatarlarında sərnişinlər yerli vaxtla saat 8^{00}-dan – 10^{00}-dək, 15^{00}-dən – 17^{00}-dək, 20^{00}-dən – 22^{00}-dək üç dəfədən az olmayaraq, firma qatarlarında və bütün kateqoriyalardan olan qatarların “SV” vaqonlarında isə sərnişinlərin tələbi ilə</p>
Qatarın yola hazırlanması zamanı vaqon bələdçisinin vəzifələri	<p>Vaqon bələdçisi yola düşməzdən əvvəl qatar rəisindən sərnişinlərin vaqonda sayının qeydiyyatı və yataq dəstlərinin məsrəfi (işlədilməsi) ucun “LU-72” və ya “INU-4”, bas və sonuncu (quyruq) vaqonların bələdçiləri isə boş və boşalacaq yerlərin qeydiyyatı ucun “LU-73” formalı blankları almırlıdırlar;</p> <p>Sərnişin qatarı yola düşməzdən öncə vaqon bələdçisi isə müəyyən edilmiş vaxtda, forma və ya firma geyimində üzərində aşağıda göstərilən sənədlər olmaqla gəlməlidir;</p> <ul style="list-style-type: none"> -şəxsiyyəti təsdiq edən sənəd; -gərginliyi 1000 V-a qədər olan elektrik qurğularına xidmət hüququ verən vəsiqə; -TİQ-dan biliyinin yoxlanılmasına dair vəsiqə; -vaqon bələdçisinin sanitər kitabçası; -sonuncu (quyruq) vaqona xidmət edilməsinə hüquq verən vəsiqə (quyruq vaqon bələdçisi ucun); -vaqon bələdçilərinin geyim formalarının sol tərəfində müəyyən edilmiş formada üzərində adı və soyadı yazılmış vizit kartı olmalıdır. 	
Qatarın yolda hərəkəti zamanı vaqon bələdçisinin vəzifələri	<p>Qatarın yolda hərəkəti zamanı aşağıdakılardan bələdçinin vəzifə borcudur:</p> <ul style="list-style-type: none"> -növbətçilik zamanı üzərində adı, soyadı və vəzifəsi yazılın vizit kartoçkasının (nişanının) olması; 	

	<p>günüñ istenilən vaxtında çay, qəhvə, qənnadı məlumatları ilə təmin edilməlidirlər.</p> <ul style="list-style-type: none"> -sərnişinlərə xidmət edərkən bələdçi ağ gödəkcədə və ya ağ önlükdə olmalıdır; -su qaynadıcıda isti və susoyuducuda soyuq suyun olmasını təmin etməlidir; -yataq yerləri olan vəqonlarda sərnişinləri yataq dəstləri ləvazimatları ilə təmin etmək; -yolda hərəkət zamanı sərnişinin istəyi ilə istifadə edilmiş yataq ləvazimatlarını imkan daxilində əlavə ödənc hesabına dəyişmək, -yataq dəstlərini sərnişinlərin yerinə aparmaq, eləcə də əlliñin, xəstələrin, yaslı sərnişinlərin və azyaşlı uşaqları olan sərnişinlərin yataq yerini salmaq (düzəltmək); -yataq dəstlərinin yiğisdirilməsini sərnişinlər düşdükdən sonra, müstəsna hallarda isə sərnişinin razılığı ilə, qatarın stansiyaya çatmasına 30 dəqiqə qalmış həyata keçirmək; -radio qurğu sıradan çıxdıqda sərnişinlərə gündüz vaxtı dayanma məntəqələrinin adlarını elan etmək, sanitariya zonalarının sərhədləri və qatarın dayanma müddəti barədə məlumat vermək; -sanitariya zonalarının tələblərinə ciddi ria-yət etmək, bu zonalardan keçərkən tualetlərin qapılarının bağlı olmasına təmin etmək; -vəqonun pəncərələrinin ehtiyac olarsa bir tərəfdən – dəhliz tərəfdən (iki xətti sahələrdə – çöl tərəfdən) açılmasına, havanın tam kondisiyalasdırıldığı vəqonlarda isə kondisioner işləyərkən pəncərələrin bağlı olmasına nəzarət etmək; -sərnişinlərin sanitər qovşağından maneəsiz istifadəsini (sanitariya zonaları və stansiyaları, qatarların dayanacaqları istisna olmaqla) təmin etmək; 	<p>-“LU-72” və ya “INU-4” formalı blanklarda sərnişinlərin yerləşdirilməsi və yataq dəstlərindən istifadənin, “LU-73” formalı blanklarda isə boş və boşalacaq yerlərin qeydiyyatını aparmaq;</p> <p>-növbənin qəbul-təhvilində qovluqda gediş sənədlərinin (biletlərin) olub olmamasını və onların sərnişinlərin tutduğu yerlərə uyğunluğunu və yataq dəstlərinin məsrəfini yoxlamaq və “LU-72” və ya “INU-4” və “LU-73” formalı blanklarda müvafiq qeydlər etmək;</p> <ul style="list-style-type: none"> -sərnişinlərə ilkin tibbi yardım göstərmək; -mərkəzləşdirilmiş elektrik istilik sistemi olmadıqda, bunun ucun bərk yanacaqdan istifadə edildikdə vəqonun sərnişin otaqlarında istiliyin saxlanması təmin etmək.
		<p>Qatarlarda yaddan çıxmış və ya itirilmiş əşyalar aşkar edildikdə tapılan əşyaların xarici görkəmi və onların aşkar edildiyi vəziyyət ətraflı göstərilməklə ümumi formalı akt tərtib edilir. Akt mütləq əşyanı tapan şəxsin, bələdçinin və qatar rəisi tərəfindən tərtib edilir.</p> <p>Qatarın gəldiyi son məntəqədə vəqonda yaddan çıxan, əşya stansiyanın rəisinə verilir və o, onları xüsusi kitaba qeyd edir.</p> <p>Əşyaların üzərinə stansiyanın adı və onun kitabda göstərilən nömrəsi bildirilməklə yarlıq asılır. Bağlama, kisə, çemodan və bu kimi başqa əşyaların üzərinə plomb və ya möhür vurulur.</p> <p>Plomb vurulmadan əvvəl əşyanı polis nümayəndəsinin iştirakı ilə açır, bu barədə ayrıca akt və iki nüsxədən ibarət əşyaların siyahısı tərtib edilir, həmin siyahının bir nüsxəsi əşyaları tapan şəxsə verilir.</p> <p>Yolda qatarda qalan əşyaları qatar rəisi aktla birgə qatarın getdiyi son məntəqədəki stansiya rəisi</p>

Qatarların hərəkətində cüt və tək istiqamət dedikdə nə başa düşülür	sinə imza etdirməklə, təhvil verir.
Qatarların, lokomotivlərin və manevr lokomotivlərini hərəkəti zamanı yolun kənarından neçə metr aralı məsafədən keçmək olar	Qatarların, hərəkətində cüt istiqamət – dedikdə Şərqə və Qərbə, tək istiqamət – dedikdə isə Şimal və Cənub istiqamətə hərəkət başa düşülür.
Qeyri-standart hallarda sərnişinlərin təhlükəsizliyini təmin etmək ucun vagon bələdçisinin vəzifəsi	<p>Qatarların, lokomotivlərin və manevr lokomotivlərinin hərəkəti zamanı yolun kənarından 2 metr aralı məsafədən keçmək olar.</p> <p>Vaqonda partlayış olduqda stop-kranla qatarı dayandırmaq, qatar rəisini çağırmaq, sərnişinlərə ilkin tibbi yardım göstərmək.</p> <p>Qatarın sonrakı hərəkətinin mümkünüyünü qatar rəisi lokomotivin maşinisti ilə birlikdə müəyyən edir.</p> <p>Hadisə nəticəsində sərnişinlərin xəsarət alması (əlavə N1) və hadisə barədə ümumi akt (əlavə N2) tərtib edilir.</p> <ul style="list-style-type: none"> -sərnişin vagonunu çöldən atəşə tutulduqda qatar rəisini çağırmaq və sərnişinlərin pəncərədən aşağı səviyyədə olmalarını tələb etmək; -vagonun daxilində atışma bas verdikdə qatar rəisinə məlumat vermək, sərnişinləri qonşu vagona təxliyə etmək və polis işçilərini çağırmaq; -vaqonda şübhəli və ya sahibsiz əşya aşkar edildikdə “Sərnişin qatarlarında terror aktlarının qarşısının alınması və sərnişinlərin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə qatar briqadasi işçilərinin yaddaş kitabçası”nı rəhbər tutmaq. <p>Yanğın aşkar edildikdə vagon bələdçiləri “Sərnişin qatarları vagonlarında yanğın təhlükəsizliyinin təmininə dair Təlimat”in 5-ci bəndinin tələblərinə müvafiq fəaliyyət göstərməlidirlər.</p> <p>Eyni zamanda onun qatarın tuneldə, körpünün üstündə, viadukda, yol aşırımlarında (ötürücülərində), körpünün altında və sərnişinlərin təxliyəsinə imkan verməyən, yanığın söndürülməsinin təşkilinə mane olan digər yerlərdə olması halları istisna olmaqla qatarı stop-kranla dayandırmaq;</p> <ul style="list-style-type: none"> -zəncirvari üsulla qatar rəisini və qatar elektrik sistemini çağırmaq və qonşu vagonların bələdçilərinə yanğın haqda xəbər vermək; -sərnişinləri bu məzmunda xəbərdar etmək: <p>“Vətəndaş sərnişinlər! Gözənlənən yanğın təhlükəsi ilə əlaqədar vagonları tacili tərk etmənizi xahiş edirəm. Vagonun bütün qapıları və qəza çıxışları acıqdır” ;</p> <ul style="list-style-type: none"> -elektrik avadanlıqlarının, işıqlandırma sisteminin idarəetmə lövhələrində, eləcə də havalandırma sisteminin yerləşdiyi zonadan və vagonun qəza işıqlandırma dövrəsindən (gecə vaxtı) başqa, bütün yüksək və alçaq gərginlikli elektrik enerjisi istehlakçılarını acmaq; -elektrik avadanlığı ilə əlaqəsi olmayan və ya naməlum səbəblərdən törəmiş yanğın zamanı havalandırma sisteminin yerləşdiyi zonadan və vagonun qəza işıqlandırma dövrəsindən (gecə vaxtı) başqa, bütün yüksək və alçaq gərginlikli elektrik enerjisi istehlakçılarını acmaq; -elektrik avadanlığını şəbəkədən acdıqdan

	sonra qatar rəisinin və qatar elektromexanikinin gəlməsini gözləmədən yanığın söndürülməsinə başlamaq.	
Qış mövsümündə vaqonların istismarı zamanı işçilərin əlavə vəzifə borcu nədən ibarətdir	<p>Qarlı, çovğunlu, buzlu havalarda qatarların hərəkəti zamanı vaqonların hərəkət edən hissələri, əyləc sistemi, avtoqoşqu qurğuları və s. buz bağlayır, nəticədə qatarlar texniki nasazlıqlara görə stansiya və mənzillərdə saxlanılır, onların hərəkət cədvəli pozulur və hərəkətin təhlükəsizliyi qorxu altında qalır. Belə hadisələrin qarşısını vaxtında almaq məqsədilə ilk növbədə vaqonlarda daimi olaraq kömür ehtiyatı, lom, balta, qarmaq kürək, vedrə və başqa əşyaların olması vacibdir. Eyni zamanda aşkar edilmiş texniki nasazlıqlar qatarlar yola salınana qədər aradan qaldırılmalıdır.</p> <p>Göstərilənlərdən əlavə böyük dayanacaqlarda vaqon işçiləri qatarın vaqonlarının buz bağlanmış hissələrini buzdan və qardan təmizləməlidirlər.</p>	<p>ləşən qazburaxıcıdan və yandırma kamerasından ibarətdir.</p> <p>Kameranın aşağı tərəfində ocaq qəfəsi və küllük vardır. Kameranın yuxarı tərəfində güc dərticisi, tüstü borusu, genişləndirici çən və kollektor vardır. Üst hissə isə örtüklə bağlanmışdır. Zahiri köynəklə yanma kamerasının və qaz borusunun arasındakı yer su ilə doldurulur.</p> <p>Yanacaq ocaq qəfəsinin üstünə yanma kamerasının ağızlığından qoyulur. Hava ocaq qəfəsiyyinin altına külliyyün ağızlığından daxil olur.</p> <p>Külliyyün ağızlığının altında qarışdırma ağızlığı vardır ki, buradan yanacağı qurdalamaq və pasaları (şlakları) təmizləmək üçün istifadə olunur. Dəhliz tərəfdən qazanın konusunda qaz borusunun hisini təmizləmək üçün ağızlıq vardır.</p> <p>Suyun elektrik enerjisi ilə qızdırılması üçün su köynəyinə şaquli vəziyyətdə ədəd yüksək gərginlikli boru şəkilli qızdırıcılar bərkidilmişdir ki, bùnlar da yanma kamerasının, külliyyün və ocağın ağızlığından başqa qazanın bütün parametri üzrə paylanmışdır.</p> <p>Qazanda suyun istilik temperaturu $90\ldots95^{\circ}\text{C}$ olmalıdır.</p> <p>Güc ayırıcısı avtomatik olaraq lazımlı olan havanı yanma kamerasına verilməsini tənzimləyir.</p> <p>Güc dərticisinin işləmə prinsipi qazanın içində və bayırında olan havanın təzyiqindən asılı olaraq dəyişir.</p> <p>Vaqonun hərəkəti vaxtı tüstü borusunun daxilində təzyiq azalır və buna görə də güc dərticisinin qapığı açılmalıdır. Bu halda tüstü borusu-nun yuxarı tərəfinə qazanzxana bölməsindən hava sorulur və bu da qazanxananın özündə gücün aşağı düşməsinə gətirib çıxardır.</p>
Qış və yay vaxtı vaqonun sərnişin kuperlərində temperatur neçə dərəcə olmalıdır	Qatar sərnişinlərin minməsi ucun verilməzdən önce qış və ilin keçid vaxtında vaqonun sərnişin otaqlarında temperatur $+18\ldots+22^{\circ}\text{C}$, yayda isə $+22\ldots+26^{\circ}\text{C}$ həddində saxlanmalıdır. İlin qış və keçid dövrlərində bütün növ vaqonlar üçün, yay vaxtı isə yalnız tam kondisiyalasdırılmış vaqonlar üçün vaqonun sərnişin otaqlarında havanın temperaturu normallaşdırılır.	
Qızdırıcı qazanın iş fəaliyyəti	<p>Qızdırıcı qazanı sistemdə və kaloriferin qollarında dövriyyə olunan suyun qızmasına xidmət edir. Qazanda su elektrik enerjisinin və ocaqda bərk yanacağın yandırılması hesabına başa gəlir.</p> <p>İstilik qazanı zahiri köynəkdən, daxilində yer-</p>	

	<p>Təzyiqin bərabərləşdirilməsi üçün isə qapaq əvvəlki vəziyyətinə qaytarılır.</p> <p>Vaqonda temperaturanın 18°S-dən aşağı düşməməsi üçün qazanın yanması aşağıdakı qaydada olmalıdır ki, qazandan çıxan isti suyun temperaturu t_v bayirdakı havanın t_n temperaturundan asılı olsun.</p> <p>Bunun üçün vaqon bələdçisi nəzarət etməlidir ki, qazanda su qaynamasın və genişləndiricidə suyun səviyyəsi su yoxlama borusundakı kranın həsiyəsindən kənara tökülməsin.</p> <p>Program təminatı ilə işləyən sənişin vaqonlarında yuxarıdakı asılılıq elektrik qızdırıcılarının işi ilə avtomatik olaraq təmin olunur.</p>	
<p>Qrup halında olan vaqonların müayinəsi zamanı yolu axırıncı vaqondan 5 metr məsafədən keçmək olar</p>	<p>Qrup halında olan vaqonların müayinəsi zamanı yolu axırıncı vaqondan 5 metr məsafədən keçmək olar.</p>	<p>Maşinist tərəfindən verilən siqnallar nəyə təsir edir</p> <p>Maşinist tərəfindən aşağıdakı siqnallar verilə bilər və onlar bu cür işarələnir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 uzun siqnal – qatarın əyləclənməsini; - 2 uzun siqnal – əyləclərin buraxılmasını; - 3 qısa siqnal – qatarın dayanmasını; - 1 uzun siqnal – qatarın yola salınmasını; - 1 uzun 3 qısa – ümumi həyəcanı; - 1 uzun 2 qısa siqnal – yanğın həyəcanı; - qısa siqnallar – hava həyəcanı.
	<p>Lokomotivə tək машинистlə xidmət edilən zaman vaqon bələdçisinin əlavə vəzifə borcları</p> <p>Sənişin qatarlarının lokomotivi tək машинистlə xidmət edildikdə:</p> <ul style="list-style-type: none"> -vaqon müayinəcisinin olması nəzərdə tutulmayan stansiyalarda və mənzillərdə lokomotivin машинistinin sənişin qatarının rəisini radio-rabitə ilə verilən göstərişinə əsasən vaqon bələdçiləri (bas və sonuncu) tormozların qısa yoxlanışı əməliyyatını yerinə yetirməlidirlər; -sənişin qatarı mənzildə məcburi dayan- 	<p>Neçə volt gərginlik insan hayatı üçün təhlükəsizdir?</p> <p>12 volt gərginlik insan hayatı üçün təhlükəsizdir/</p> <p>Özündən getmə – qəflətən qısa müddəli şüurun itməsi beynin lazımı miqdarda qanla təchiz olunmamasından yaranır. Özündən getmə müxtəlif səbəblərdən (həyacandan, qorxudan, vahimədən, güclü ağrılarından, istilik və gün vurmasından, xəstənin yataqdan birdən durmasından) də ola bilər.</p> <p>Özündən getmədən zərər çəkəni (başın firlanmasından şikayət edən, ürəyin bulanması, döş qəfəsinin məhdudlaşması, havanın çatmaması, gözlərin qaralması) uzatmaq, başı bədəndən aşağı salmaq lazımdır, çünki, özündən getmədə qəflətən beynindəki qan axır, ümumi zəiflik yaranır, baş göllənir, qulaqlara səs gelir, gözlər qaralır, yaddaş</p>

bir neçə saniyə və dəqiqəyə kimi itir. Xəstə tərləməyə başlayır. Dəri qabıqlarında ağarma və tərləmə əmələ gəlir. Nəbz aşağı düşür, dəqiqədə 40-60 dəfə vurur. İlk tibbi yardım etmək üçün xəstəni uzatmaqla ayaqlarını qaldırmaq, yaxalığını açmaq, təmiz hava gəlməsini təmin etmək, üzü soyuq su ilə silmək və naşatır spirti vermək lazımdır ki, qoxulasın. Başa soyuq islatmalar və buz qoymaq olmaz. Əgər özündən getmə keçmirsə sünə tənəffüs verməyə başlamaq lazımdır.

İstilik və günəş vurması zamanı beyin qan çox gəlir, nəticədə zərərçəkən qəfləti zəiflik, baş ağrısı hiss edir, qusma yaranır, nəfəs alma səthi olur.

Yardım üçün zərərçəkəni isti yerdən günvurmayan sərin yere, kölgəyə aparmaq və təmiz hava gəlməsini təmin etmək lazımdır. Onu elə uzatmaq olar ki, başı bədəndən yuxarıda olsun, paltarını soyundurmaq, başa buz və ya soyuq sulama qoymaq, döş qəfəsini soyuq su ilə silmək və naşatır spirti vermək lazımdır ki, qoxulasın. Əgər zərərçəkən özündədirse 15-20 damcı valeryan məhlulunu yarımlı stekan suya töküb vermək lazımdır. Əgər nəfəs dayanırsa və nəbz zəifləyirsə təcili sünə hava verməklə ürək nahiyyəsi masaj olunmalı və həkim çağırılmalıdır.

Batma tənəffüs borularına maye, ən çox su dolanda yaranır. Batan adamın bronxlarına və ciyərlərinə su dolur, tənəffüs dayanır, güclü oksigen achiği yaranır və ürəyin fəaliyyəti dayanmağa başlayır. Bunun üçün mütləq zərərçəkəni sudan azad etmək lazımdır. Bundan sonra onu belə qədər soyundurur, ağızı və burnu lildən, çirkabdan təmizlənir, qarının üzərinə hündür mütəkkə və ya yardım edənin dizini qoymaq, bundan sonra döş qəfəsinə

basmaqla mədədə və ciyərlərdə olan suyu boşaltmaq lazımdır. Bundan sonra zərərçəkəni arxası üstə uzatmaqla sünə tənəffüs vermək və ürək nahiyyəsini masaj etmək lazımdır. Əgər tənəffüs bərpa olunmursa və zərərçəkən özüne gəlmirsə ölüm barədə obyektiv əsaslar (göz bəbəyi böyümüş, gözün işığa qarşı reaksiyası təmiz yoxdursa, uzun müddət ərzində ürək vurmursa, meyit ləkələri varsa) vardırsa sünə masaj və tənəffüs vermə dayandırılır.

Əgər tənəffüs sistemi bərpa olunmuşsa və ürək normal fəaliyyət göstərirsə zərərçəkəni qızdırmaq, çay içirtmək və tibbi müalicə müəssisəsinə çatdırmaq lazımdır.

Donma - bədənin toxumalarının soyuğun təsirindən zədələnməsidir.

Donma buzlu hava şəraitində deyil eyni zamanda 0° S yaxın temperaturda küləkli, nəmli və əsasən də havanın müləyimləşmə dövrlərində də ola bilər. Uzun müddət hərəkətsiz olaraq soyuq havada, qarda, yağan yağış altında dayanmaq, o cümlədən sıx və ya nəm ayaqqabı da donmaya gətirib çıxardır.

Toxumaların zədələnməsinin əsas səbəbi – uzun müddət ərzində spazma yaranmasından qan damarlarının möhkəm dəyişikliyə uğramasıdır.

Ətraflar və aşağı tərəflər donmaya daha tez məruz qalır. Əsasən soyuğun təsiri ilə əvvəlcə sancımlar baş verir, soyuq olması hiss edilir, qıçırma baş verir və sonra dəridə göy rəngdə ləkələr əmələ gəlməklə hissiyyat itir. Ətraflar aktiv hərəkət etməyə acizlik yaradır. Donma sahəsini və dərinliyini soyuğun fəaliyyətini dayandırıqdan və ya bir neçə gündən sonra bilmək olur.

Aşağı temperaturlarda və xüsusən də küləkli havada dərinin açıq hissələrini örtmək lazımdır.

	<p>Şaxta vaxtlarında bədənin açıq hissələrinin hissiyyatı tez-tez yoxlanılmalıdır.</p> <p>Donmuş insana ilk yardım üçün zərərçəkəni gecikdirmədən isti yerə gətirməklə qızdırmaq lazımdır.</p>	<p>Kimyəvi yəcan işarəsi necə verilir</p> <p>Reysdən əvvəl akkumulyator batareya- nın işi necə lanulmalı- dir</p>	<p>lir: -mənzillərdə - lokomotivlərin (motor-vaqonlu qatarlar) və drezinlərin fitlərinin bir uzun və bir qısa səs qrupları ilə.</p>
	<p>Əvvəl donmuş sahəni qızdırmaqla qan dövriyyəsini təmin etmək lazımdır. Bunun üçün əntəsirli və təhlükəsizi odur ki, donmuş sahəni vannaya yerləşdirmək və suyun temperaturunu 20°S-i dən yavaş-yavaş 40°S-ə qədər qaldırmaq, bu halda donmuş sahəni kirdən təmiz yumaq lazım gəlir. Əgər bu imkanlar məhduddursa zərərçəkənin yaş paltarlarını quru ilə dəyişdirmək və ona isti içkilər (çay, kafe, süd) vermək lazımdır.</p>	<p>Reysdən əvvəl vaqon bələdçiləri akkumulyator batareyalarının işini yoxlamalıdır. Bunun üçün $15\dots 20\text{ A}$ gücündə cərəyan təxminən $8\dots 10$ dəqiqə qoşulmaqla ilk göstəriciyə nisbətən kəskin aşağı düşmə olmamalıdır.</p> <p>Lövhənin üzərində yerləşən nəzarət - ölçü cihazlarının üzərində cərəyan və gərginliyin təhlükə nəzarətinin son həddi qeyd olunmuşdur. Bu həddə çatan zaman vaqon bələdçisi təcili qatarın elektromexanikini çağırmalıdır.</p>	
	<p>İsti vannadan sonra zədələnmiş sahəni qurutmaq, steril sarğı ilə örtmək və isti dəsmal və s. ilə sarımaq lazımdır. Həmin sahəyə yağ və mazurmaq olmaz, çünki bu sonradan aparılacaq təmizlənməni çətinləşdirir. Donmuş sahəni qarla, əlcəklə, mahud parçası, burun dəsmalı ilə sürtmək olmaz, onda dəri yaralana və altına infeksiya keçə bilər.</p>	<p>Yeni vaqonlarda təhlükə həddi cihazların şkalasının daxilində quraşdırılmışdır.</p>	
	<p>Əgər toxumalarda dəyişikliklər (dəridə suluq) hələ yaranmışdırsa donmuş sahəni təmiz əllə və pambıq tamponla spirit, odekolon ilə dəri qızarana qədər ehmalca sürtmək olar.</p> <p>Əgər zərərçəkənin toxumalarında artıq dəyişikliklər yaranmışdırsa zədələnmiş hissəyə spirit çəkməklə steril sarğı qoymaq lazım gəlir. Burun və qulaqların donması zamanı əlin içi ilə qızdırmaq olar. Zərərçəkənin təcili olaraq həkim müalicə məssisəsinə çatdırılması da ilk yardım hesab edilir.</p>	<p>Sanitar yaqların su təlizatının iş prinsiplini izah edin</p> <p>Hər bir vaqonda isti və soyuq su çəkilmiş iki ayaqyolu vardır və onların qurğularının işləmə prinsipleri eynidir.</p> <p>Ayaqyolu unitazdan, yuyucu klapanlardan, kağız qutusundan, güzgüdən, hava təmizləyən cihazdan, ayaq-yolu ətəkciyindən, asılıqdan, sabunqabı, əl-üz yuyan və onun kranlarından, unitaz təmizləyicisinin stekanından ibarətdir.</p> <p>Ayaqyolunun divarları istiliyə və yanmaya davamlı lay vərəqli plastiklə üzlənmişdir. Döşəmə mərkəzə boşalma borusuna maili istiqamətdə şüşə-plastikli materialdan hazırlanmışdır.</p> <p>Unitaz ştamplanma yolu paslanmayan poladdan düzəldilmiş, çanağın üstüne bağlanan və su verilməsinə xidmət edən mexaniki su cəftəsinə qoşulmuş futlyarlı qapaqdan ibarətdir.</p> <p>Mexaniki su cəftəsinə unitazın su cəftəsi,</p>	

əks ağırlıq, ayaq lingi və dərtici addır. Ayaqaltı lingi aşağı basmaqla unitazın su cəftəsi açılır və bu vaxt yuyucu klapanın qolu yuxarı qalxmaqla su unitaza axır və beləliklə, çirkab və qaponun altına axır. Ayaqaltı lingi buraxdıqda isə əks ağırlıq su cəftəsinin mexanizmini əvvəlki vəziyyətə qaytarır və yuyulma dayanır.

Əl-üz yuyan onun kasasından, kranından, su cəftəsi və borunun donmasının qarşısının alınması üçün qif qoşulmuş axma borusundan ibarətdir.

Əl-üz yuyanın su cəftəsi axma borusundan soyuq havanın və və qapon altında tozun içəri dolmasının qarşısını alır. Cəftəyə alılıq quraşdırılmışdır ki, əl-üz yuyandan istifadə vaxtı su bu alılığa yığılır və sonradan və qaponun altına axır.

Əl-üz yuyana iki ventilli su qarışdırıcı kranı bərkidilir. Kranın qolunu yuxarıya sıxmaqla yay sıxlıq, deşik açılır və buradan su gəlir. Kranın qolunu buraxmaqla su gəlməsi dayanır.

Suyun temperaturu qarışdırıcının ventilləri ilə tənzimlənir.

Və qaponlardakı ayaqyoluları həmişə təmiz və işlek vəziyyətdə olmalıdır. Nasazlıq baş verən hallarda qatarın ustası və elektromexaniki dəvət olunur və onunla birlikdə nasazlıq aradan qaldırılmalıdır.

Hal-hazırda bütün beynəlxalq istiqamətlərdə istismar olunan sərnişin və qaponlarında vakuumla işleyən ekoloji təmiz ayaqyoluları quraşdırılır ki, o vakuum unitazlarından və Və qaponu altında əlavə quraşdırılmış çənə qoşulmuş mikroprosessordan ibarətdir.

Ayaqyolunun işləməsi üçün sıxlıq havası $5\ldots7 \text{ kgs/sm}^2$ təzyiqdə, su və 24 V gərginlikdə sabit elektrik enerjisi tələb olunur. Unitaza suyun və sıxlıq havanın verilməsi üçün unitazın yuxarı

hissəsinə kilidli ventili olan boru, aşağı hissəsinə isə çirkabın çıxarılması üçün 150 Vt gərginliklə işləyən elektrik qızdırıcı (elastik lent) qoşulmuşdur.

Və qaponun dəyişən 220 V cərəyanla işləyən və düzləndiricidən (elektrik cərəyanının bir növünü başqa növə çevirən aparat) götürülen elektrik qızdırıcılarla təchiz olunmuş və istilik saxlayan iki ədəd 300 litr həcmində çənə və qaponun altında quraşdırılmışdır. Çənlərin qızdırılması havanın temperaturu 5°S -dən aşağı düşdükdə avtomatik qoşulur.

Çənlər 95% həcmində qədər dolduqda avtomatik işarəverici lampa işə düşür. Bundan sonra ayaqyolundan istifadə etmə avtomatik dayanır.

Ayaqyolunun təmizlənməsi üç mərhələdə aparılır. Əvvəlcə unitazın yuyulması, sonra unitazdan çirkabın vakuum çəninə sovrulması və sonda borular vasitəsi ilə güclü təzyiq altında çirkab aralıq çənlərə vurulur. Yuyulma $1,3 \text{ litr}$ həcmli balaca çəndəki su ilə aparılır. Unitaza əvvəl su gəlir sonra isə yuyulma körüklli vasitəsi ilə sıxlıq təzyiqli hava. Aralıq çənlərdə vakuum birbaşa çəndə quraşdırılmış ejektor nasosu vasitəsi ilə yaranır.

Vakuum ayaqyoluları iki üsulla işləyir: normal və texniki xidmətlə.

Normal üsulda dövretmə "Buraxma" düyməsinə basıldıqdan sonra başlayır.

Texniki xidmət üsulunda qoşulmuş terminalın vasitəsilə işləməlidir ki, əl ilə bölüşdürücü kranlara toxunmaq belə nasazlıq gətirib çıxarıır.

Bundan əlavə boşaldılma əməliyyatının şəraitindən asılı olaraq bölüşdürücü klapanlarının fəaliyyətini terminalda dəyişdirmək də mümkündür. Terminalın displayində baş verən nasazlıqlar və onun sayı barədə məlumat yazılır ki, bu da zərurət yarandıqda vaxtında təmir olunur.

	<p>İşin və boşaldılmanın normal üsulda aparılması üçün elektrik açarları quraşdırılmışdır.</p> <p>Açarla EVM qoşulduğandan 105 saniyə ərzində işə başlama parametrləri qoşulur və bir dəfə unitaz yuyulur və bundan sonra istismara başlanır.</p> <p>Cari yoxlamalar zamanı iş vəziyyəti barədə iki işq – diodu vardır: bundan biri - boşaldılma prosesi zamanı yanır ki, təkrar boşalma açarı açılmaz, ikinci – unitazın boşalması zamanı nasazlıqları göstərir.</p> <p>Normal üsulda sistem aşağıdakı ardıcılıqla işləyir:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ejektorun (vakuum nasosunun) klapası açılır, çənlər arasında vakuum yaranır, ejektorun klapası bağlanır; -yuma klapası açılır, unitaza su gəlir, yuma klapası bağlanır; -su göndərmə klapası açılır, su çəni dolur, su dolana qədər klapan açıq qalır; -vakuum nasosunun klapası bağlananda giriş klapası açılır, unitazdakı tutum vakuum yaranmış çənlər arasına sorulur, giriş klapası bağlanır; -çənlər arasındaki sıxılmış hava klapası açılır, çənlər arasında təzyiq yaranır, sıxılmış hava klapası bağlanır; -buraxılış klapası açılır, çən arasındaki tutum boşaldılır yiğim çəninə, buraxılış klapası bağlanır; -ejektorun klapası açılır, çənlər arasındaki artıq hava boşalır, ejektorun klapası bağlanır. <p>Vakuum ayaqyolu sistemin fəaliyyəti barədə EHM-i (elektron hesablama maşını) məlumatlaşdırın xəbərverici cihazlarla təchiz olunmuşdur. Nasazlıq baş verdikdə ilk əvvəl sistem özü çalışır ki, nasazlığı dəfə etsin. Əgər bu baş tutmazsa onda</p>		
	<p>Sayıqliq işarəsi - bir qısa və bir uzun fitle lokomotivlə (motor-vaqonlu qatarın vasitəsilə) verilir.</p>		
	<p>Sərhəd stansiyalarında sərnişin sərhəd və gömrük nəzarətindən keçməyə bilmədikdə gediş sənədini sərnişinə qaytarmaq və demək lazımdır ki, sərhəd stansiyasındaki bilet kassasında biletinə mütləq dayanacaq etmə barədə qeydiyyat aparsın.</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> -pullu xidmətlərdən əldə edilmiş pulu təhvil vermək; -çıxarılib taxılan avadanlıq və inventari qəbul edən bələdçiye və ya sərnişin vaqonu ehtiyata qoyulduqda anbara təhvil vermək; -yolda tərtib edilmiş aktları sərnişin xidməti məntəqəsinə təhvil vermək; “Sərnişin vaqonunun qəbulu, təhvili və avadanlıqlarının texniki vəziyyəti Jurnalı”nda (Forma VU-8) qeydiyyat aparmaq; -vaqonda gəmircilər və həşəratlar aşkar edildikdə qatar rəisinə məlumat vermək; -növbəti isə çıxma vaxtına imza etmək. <p>Bələdçi vaqonun daxili və çıxarılib taxılan avadanlıq və inventarlarının saxlanılmasına görə məsuliyyət daşıyır.</p>		<p>talvar, çardaq, vağzal və vağzal ətrafına çıxışlar olmalıdır.</p>
	<p>Sərnişin qatarlarına hansı vaqonları qoşmaq olmaz</p>	<p>Təhlükəli yüklə dolu vaqonları, vaxtaşırı təmir və texniki təftiş müddəti ötmüş vaqonları, yük vaqonlarını.</p>	<p>Sərnişin təyinat stansiyasını keçərsə nə etməlisiniz</p> <p>Sərnişin vaqonları haqqında məlumat əldə edilməsi və təhlil olunması üçün 8 rəqəmli nömrə qəbul olunmuşdur. Birinci 0-rəqəmi bildirir ki, vaqon sərnişin daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. İkinci və üçüncü rəqəmlər sərnişin vaqonun aid olduğu dəmir yolunun kodunu (“ADY” QSC -nin kodu 55 qəbul olunmuşdur) göstərir. Birinci üç rəqəm elə birinci sətri tamamlayır. Dördüncü rəqəm vaqonun tipini göstərir (0 - yumşaq, 1 - kupe, 2 – qeyri kupe, 3 - vilayətlərarası istiqamət, 4 - poçt daşımaları, 5 - baqaj, 6 - vaqon-restoran, 7 – texniki-xidməti). Beşinci, altıncı, yedinci rəqəmlər vaqonların müxtəlif növünü, konstruksiyasının əsaslığını (planlaşdırma, tormozlar, istilik sisteminin növü və s.) göstərir.</p> <p>Səkkizinci rəqəm - nəzarət işarəsi və ya kod müdafiəsinin nömrəsidir və o riyazi hesablanaraq tapılır. Belə ki, hər tək rəqəm ikiyə və cüt rəqəm isə birə vurulmalı və cəmlənməlidir. Beləliklə 8-ci rəqəmi müəyyən edək 055/2468 $(0 \times 2) + (5 \times 2) + (5 \times 2) + (2 \times 1) + (4 \times 1) + (6 \times 1) +$</p>
	<p>Sərnişin platforması nə üçündür</p>	<p>Sərnişin platforması sərnişin qatarlarının qəbulu və göndərilməsi, sərnişin dayanma məntəqələrində və şəhərtrafi sahələrdə sərnişinləri təhlükəsiz minib düşmələri üçün nəzərdə tutulmuşdur. Sərnişin platformasının uzunluğu ölkədaxili və bənəlxalq sərnişin qatarları üçün 460 metr, şəhərtrafi qatarlar üçün isə 260-300 metr arasında, hündürlüyü isə relsin başından aşağı platformada 0,2 metr və yuxarı platformada 1,1 metr olmalıdır. Platformanın eni isə sərnişin axının intensivliyindən və qurğuların platformaya çıxışından asılı olaraq müəyyən edilir, lakin 4 metr, ada növündə isə 6 metrdən çox olmamalıdır. Sərnişin platformasında</p>	

	<p style="text-align: center;">(8x1)= $= 0+10+10+2+4+6+8=40$</p> <p>rəqəmin tam alınması üçün axırınca rəqəm tam olaraq yuvarlaqlaşdırılmalıdır. Bu halda 8-ci müdafiə kodu olan rəqəm 4 olur və bütün nömrə yazılımalıdır 055/24684.</p>																														
Sərnişin vaqonlarında neçə yer vardır	<p>Bütün plaskart tipli vaqonlarda 54 yataq yeri və ümumi oturacaq qaydada istifadə olunduqda isə 81 yer vardır. Yataq yeri 4 nəfər olan kupe tipli kondisioneri olan və olmayan vaqonlarda 36 yer vardır. Bütün sərnişin vaqonlarında ikinəfərlik xidməti kupe vaqon bələdçiləri üçün nəzərdə tutulmuşdur.</p> <p>İstər kupe tipli, istərsə də kupe tipli olmayan vaqonlarda yerlərin sayı vaqonun gövdəsində qeyd olunmuşdur.</p> <p>Oturacağı kreslolardan olan vaqonlarda ilin fəsillərindən və zavod istehsalından asılı olaraq 45, 68 və yaxud 72 yer olur.</p> <p>SV tipli vaqonlarda zavod istehsalından asılı olaraq yerlər 18-20 nəfərlik olur və 2 yerlik kupe vaqon bələdçisinin xidməti kupesi kimi müəyyənləşdirilir.</p>																														
Sərnişin vaqonlarında texniki xidmət və təmir müddətləri neçə müəyyən olunmuşdur	<p>Sərnişin vaqonlarında yeni texniki xidmət və təmir müddətləri aşağıdakı müəyyən olunmuşdur:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Vaqonun növü</th> <th colspan="7">Texniki xidmətin və təmirin dövrülüyü</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Texniki xidmət TO-3</th> <th colspan="2">Depo təmiri</th> <th colspan="3">Əsaslı təmir</th> </tr> <tr> <th>Yürus km.</th> <th>Təqvim müddəti</th> <th>Yürus km.</th> <th>Təqvim müddəti</th> <th>ƏT-1</th> <th>ƏT-2</th> <th>ƏBT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>restoranlar</td> <td>-</td> <td>6 ay</td> <td>-</td> <td>1 il</td> <td>4 il</td> <td>16 il</td> <td>16 il</td> </tr> </tbody> </table>	Vaqonun növü	Texniki xidmətin və təmirin dövrülüyü							Texniki xidmət TO-3		Depo təmiri		Əsaslı təmir			Yürus km.	Təqvim müddəti	Yürus km.	Təqvim müddəti	ƏT-1	ƏT-2	ƏBT	restoranlar	-	6 ay	-	1 il	4 il	16 il	16 il
Vaqonun növü	Texniki xidmətin və təmirin dövrülüyü																														
	Texniki xidmət TO-3		Depo təmiri		Əsaslı təmir																										
Yürus km.	Təqvim müddəti	Yürus km.	Təqvim müddəti	ƏT-1	ƏT-2	ƏBT																									
restoranlar	-	6 ay	-	1 il	4 il	16 il	16 il																								

Sürət qatarının vaqonları	-	3 ay	-	6 ay	4 il	16 il	20 il
Kupe, qeyri kupe və vilayətlərəsiz	150000	6 ay	300000	2 il	5 il	20 il	20 il
Bağış, poçt-bağış və xüsusi kontinqənti daşıyan vaqonlar	-	6 ay	-	1 il	5 il	20 il	-

-texniki xidmət TX-1 – texniki xidmət məntəqələrində (TM), hərəkət vaxtı, qatar tərtib etmə və dövriyyə məntəqələrində hər bir hərəkətə başlamazdan əvvəl;

-texniki xidmət TX-2 – qatar tərtib etmə məntəqəsində yay və qış daşımalarına başlamazdan əvvəl;

-texniki xidmət TX-3 – sərnişin vaqonlarının əsas qovşaqlarının vahid texniki təftiş;

-cari təmir (CT) – tərtib olunma və ya dövriyyə məntəqəsində, yolda hərəkət vaxtı vaqonun tərkibdən açılması yolu ilə depoya və ya xüsusi təmir yoluna verməklə təmir edilməsi ;

-depo təmiri (DT) – vaqonun iş fəaliyyətinin bərpası və tərkib hissəsinin ayrı hissələrinin təmiri, dəyişdirilməsi və ya modernizə edilməsi;

-əsaslı təmir ƏT-1 – vaqonların zədələnmiş ayrı hissələrinin dəyişdirilməsi və təmiri və ya modernizə edilməsi;

-əsaslı təmir ƏT-2 – nasazlığın aradan qaldırılması üçün gövdənin hissəvi qaldırılması yolu ilə istilik izolyasiyainın və elektrik məftillərinin dəyişdirilməsi, lazımlı gəldikdə elementərin və konstruksiyanın yenidən modernizə edilməsi yolu ilə təmir aparmaq;

-əsaslı-bərpa təmiri (ƏBT) – vaqonun hazırl-

	kı kuruluşunun, gövdəsinin və arabacığının dəyişdirilməsi, daxili avadanlıqların yeniləşdirilməsi və müasir interyerin yaradılması;	
Sərnişin vaqonunda hansı işarəvericilər quraşdırılır	Təkər cütlərinin bukslarının qızmasına nəzarət, yanğın işarəvericiləri, bayırdan və daxildən çağırma işarəvericiləri, ayaqyolunun məşğulluğu, yan gövdədəki xəbərverici fənərlər, mənfi və müsbət məstilərdən vaqonun gövdəsinə qapanma olması işarəvericisi, cihazların və sistemin işini xəbər verən lampalar.	çerinə məlumat ötürülsün. Qatar rəisi qatarın digər işçiləri ilə birlikdə yanğının söndürülməsi üçün tədbirlər görməli və qarışq yollarda işarə vermə Təlimatına müvafiq olaraq qatarın çəpərlənməsini təmin etməlidir. Ən çox diqqət sərnişinlərin təxliyə olunmasına yönəlməlidir.
Sərnişin vaqonunda qatarın hərəkəti vaxtı yanğın baş verərsə nə etməlisiniz	Sərnişin vaqonunda qatarın hərəkəti vaxtı yanğın baş verərsə hər bir işçi (qatar rəisi, elektrik mexaniki, vaqon-restoran müdürü, vaqon bələdçisi, baqaj vaqonunun yüksək qəbul-təhvilçisi) təcili qatarı stop-kranla dayandırmalı, əgər qatar rəisi və elektromexaniki yanğın baş verən vaqonda yoxdursa qonşu vaqon bələdçilərinin köməyi və zəncir üsulu ilə qatar rəisi və elektromexaniki çağırılmalı, elektriklə qızdırma sistemi xətdən ayrılmalı, sərnişinlərin və onların əşyalarının təxliyə olunması işi təşkil edilməli və ilk vasitələrlə yanğının söndürülməsi üçün tədbirlər görülməlidir. Yadda saxlamaq lazımdır ki, yanğın baş verən zaman sərnişinlərin təxliyə olunması və yanğının söndürülməsi üçün maneə olan dəmir yol körpülərinin, estakadanın, tunellərin və yol xətlərinin altından, dərə üstündən keçən zaman qatarın saxlanılmasına yol verilmir.	Növbətçi vaqon bələdçisi istirahət edən vaqon bələdçisinin yuxudan oyatmalı, sərnişinlərin təxliyə olunması üçün onları xəbərdar etməli, kuperlərin, tamburların yan çıxış qapılarını və qəza çıxışlarını müəyyən olunmuş qaydada açmalıdır. Sərnişinlərin təxliyəsi zamanı isə ancaq yan təhlükəsiz tərəfdəki qapılar açılmalıdır. Təxminən bu məzmunda " <i>Vətəndaş sərnişinlər! Yanğının baş verəsi səbəbi ilə əlaqədar olaraq xahiş edirəm vaqonu tərk edəsiniz. Bütün qapılar və qəza çıxışları açıqdır</i> ". Sərnişinlərin təxliyəsi zamanı çalışmaq lazımdır ki, şəxsi əşyalar çıxışlarda təxliyə olunma üçün maneçilik yaratmasın. Birinci növbədə çalışmaq lazımdır ki, uşaqlı, əlil və ahil sərnişinlər digər vaqonlarda yerləşdirilsinlər.
	Mənzillər arasında qatar saxlanarkən dəmir yollarının texniki təhlükəsizlik Qaydalarına əsasən bütün təhlükəsizlik tədbirləri nəzərə alınmalıdır. Bunlardan əlavə qatar rəisi lokomotiv briqadasına məlumat verməlidir ki, hadisə barədə qatar dispet-	Sərnişinlər təxliyə olunduqdan sonra vaqon bələdçiləri qatar rəisinin və elektromexanikinin gəlməsini gözləmədən SPI-20 əleyhqaz, yanğınsöndürən və ehtiyat su ilə yanğının söndürülməsinə başlamaq lazımdır. Sərnişinlər təxliyə olunduqdan, vaqondan vaqona keçidkən sonra yanğın baş verən vaqonla qonşu vaqonların arasındaki qapılar bağlanmalıdır. Hadisə yerinə yanğınsöndürmə bölməsinin komanda heyəti gəldikdən sonra işə rəhbərliyi, hərəkətə başlamani və yanğının söndürülməsinə dair onların göstərişlərini qatarın briqada heyəti yerinə

	<p>yetirməlidir.</p> <p>Əgər vaqonda elektrik avadanlıqları və elektrik məftilləri yanmışdırsa bütün cərəyan xətləri kəsilməlidir, gecə vaxtında isə sərnişinlər tam təxliyə olunana qədər qəza işıqlandırması yanmalıdır. Yanmış məftilləri və elektrik avadanlıqlarını yalnız karbohidratlı yanğın söndürənlərlə söndürürlər.</p> <p>Vaqonda qazanın yandırılması və qızdırıcıların işə salınması zamanı tüstü və buna oxşar iyər gəldikdə vaqon bələdçisi tüstü çəkən borunun sazlığını yoxlamalı, istilik və qızdırma sisteminin elektrik avadanlıqlarının istismarını yoxlamalı, tüstünün, iyin yaranması səbəbini müəyyən etməlidir. Bunun üçün diqqətlə, əsasən də qazanxana bölməsinin tavanında, damında və xidməti şöbədəki elektrik avadanlıqlarının altında yanma mənbəyinin olub-olmamasını yoxlamaq lazımdır. Əgər rezinin yanmasına oxşar iyər gələrsə vaqonun bütün kupeyərini, xidməti bölməni, vaqonlararası sufle və elektrik avadanlıqlarının sazlığı yoxlanılmalıdır.</p>
<p>Əgər yanğını söndürmək mümkün olmursa onda qatar rəisi lokomotiv briqadasına qatar dispeçeri ilə əlaqə saxlamamı həvalə etməklə yaxınlıqdakı yanğınsöndürmə komandasını çağırmalı və eyni zamanda yanma baş verən vaqonun tərkibdən açılması üçün tədbirlər görməlidir.</p> <p>Yanğın təhlükəsizliyinin təminində aparıcı rolu vaqon bələdçiləri daşıyırlar. Onların səyi və yanğın təhlükəsizliyinin tələblərinə tam və qayda əsasında əməl etməsi hərəkət tərkibinin qəzasız hərəkətinə və sərnişinlərin təhlükəsiz və komfortla hərəkətinə zəmin yaratmış olur.</p>	<p>Sərnişin vaqonunda Sərnişin qatarında təftiş yalnız qatar rəisinin və ya onu əvəz edən şəxsin iştirakı ilə aparıla bilər.</p>
	<p><i>təftiş aparılması qaydalarını izah edin</i></p>
<p>Sərnişin vaqonunda yanğın hansı şəbəklərdən ola bilər</p>	<ul style="list-style-type: none"> -təftiş zamanı xidmət etdiyi vaqona mufatlışların xidməti kupeyə və vaqonun digər otaqlarına sərnişinlərə rahatsızlıq törətmədən daxil olmasını təmin etmək. -yataqlı vaqonlarda təftiş edənlərə sərnişinlərdən alınmış gediş sənədləri (biletləri) olan qovluğu təqdim etmək. -ümumi və səhərlərarası (vilayətlərarası) vaqonlarda sərnişinlərin gediş sənədlərinin (biletlərinin) yoxlanılması zamanı təftiş edənləri müşayiət etmək. -təftiş edənlərin tələbinə əsasən boş və boşalacaq yerlərin düzgün qeydiyyatını, yataq ləvazimati dəstlərinin məsrəfini, həmçinin pullu xidmətlərə görə alınmış nağd pulların doğruluğunu təsdiq edən sənədləri təqdim etmək. -təftiş prosesində sərnişinlərə xidmətlə bağlı suallar yarandıqda lazımi izahatlar vermək; -vaqonda biletisiz sərnişinlərin və artıq əl yüklərinin daşınması, yataq dəstlərinin təkrar istifadəsi və digər pozuntular (qanunsuzluqlar) aşkar edildikdə yazılı izahat vermək.

	<ul style="list-style-type: none"> • elektrik cihazlarında və xətdə keçid müqavimətinin artmasından; • cərəyandan müdafiə cihazlarında normaldan artıq qoruyuculardan istifadə olunmasından; • generatorun gərginlik nizamlayıcısının normal işləməsinin pozulmasından; • bölüşdürücü şkafın aşağısında, havalandırma kanallarında, qazanxana bölməsində və onların ətrafında isti əşyaların saxlanılmasından; • işıqlandırma üçün yüksək tutumlu lampalardan istifadə olunmasından; • elektrik sistemləri ilə vaqonun gövdəsi ilə birləşmədə kiçik müqavimətlərin istifadə olunmasından; • akkumulyator batareyalarının nasazlığundan (elektrolitin sızması, izolyasiyanın aşağı olması, elementlər arası birləşmələrdə kontur birləşmələrin olmaması, elementlərarası birləşmələrdə olan oksidləşmədən, paslanmadan və s.); • qızdırma cihazlarından düzgün istifadə olunmamasından (ütü, çaydan, elektrik sobası və s.); • vaqonun konstruksiyasında elektrik sistimdə nəzərdə tutulmayan radioqbuledici, televizor, maqnitola və digər qurğuların qoşulmasından; • təmas birləşmələrindən zəif çəkilmədən, hansı ki, həddindən artıq qızmaya səbəb olur; • vaqonun elektrik avadanlılarının işinə (təmir və nizamlama) dərəcəsi olmayan şəxs tərəfindən müdaxilədən; 		<ul style="list-style-type: none"> • istilik sisteminin qurğularından istifadə qaydalarının pozulmasından, qızdırıcı və qazanı su olmadan və ya tez alışan mayelərlə yandırmaq; • müəyyən olunmamış yerlərdə siqaret çəkmək, açıq vəziyyətdə yana bilən tez alışan mayeləri daşımaq; • vaqon bələdçişi tərəfindən vaqonu nəzərtsiz qoymaq; • qatarın hərəkəti vaxtı yanın kömürləri və külləri qatardan atmaq; • tez yana bilən materialların qurudulması məqsədilə istilik və qızdırma cihazlarının ətrafına qoymaq; • istilik sistemi və elektrik sobasının tüstü bacasının və rozetkalarının nasazlığından; • elektrik avadanlıqlarında, bölüşdürücü şkafda, qızdırma cihazlarının, elektrik məftillərinin və qazanın tüstü bacasının ətraflarında toz yığılmasından; • birləşmə yerlərində və əlavə izolyasiya tələb olunan yerlərin izolə edilməməsi və ya keyfiyyətsiz izolə materiallarından istifadə olunmasından; • elektrik məftillərinin və əsasən də vaqonun daxilinə çəkilən məftilə nəm düşməsindən; • məftillərin üzərinin açılması və həmən hissələrin metal hissələrə toxunmasından.
--	---	--	---

Vaqonda yanğın bir başa başlamır. Elektrik məftillərinin qızması yavaş-yavaş gedir, izolyasiyanın yanmasından rezin yanğısına oxşar iy gəlir.

	Zəif təmas yerlərində, sıxılarda, qoruyucular-da, paketli dəyişdirici açarlarda və s. xarakter iylər gəlməyə başlayır. Izolyasiyanın həddindən artıq qızmasından hətta cihaz və lövhələr də yana bilər. Bunun üçün iy gələn kimi nasazlığı axtarış tapmaq və aradan qaldırmaq üçün tədbirlər görmək lazımdır.	<i>nömrəsi təqdim olunan gediş sənədindəki (biletdəki) göstərilən soyada və ya nömrəyə uyğun gəlmədikdən etməlisiniz</i>	zəliş edildikdə) sərnişinin qatara minməsinə yol verilmir. Belə şəxslərin gediş sənədlərinin (biletlərinin) üzərində sərnişin qatarının rəisi (briqadır-mekaniki) tərəfindən “Xidmət göstərmə qaydalarının 21-ci bəndinə əsasən daşınmadan imtina edilmişdir” qeydi aparılmalıdır. Belə gediş sənədlərinə (biletlərinə) görə pulun geri qaytarılması daşıyıcı tərəfindən müəyyən edilən hallar və qaydalar üzrə aparılır.
<i>Sərnişin vaqonlarının banı 50 mm-dən çox yana çıxarsa onların qatara qoşulmasına yol verilmir.</i>	Sərnişin vaqonlarının banı 50 mm-dən çox yana çıxarsa onların qatara qoşulmasına yol verilmir.	<i>Sərnişinlər qatara minən təman bələdçi nələri yerinə yetirməlidir</i>	-vaqonun işçi tamburunun açıq qapısı qarşısında durmaq (vaqonun qalan kapıları daxili kılıdlə bağlı olmalıdır), sərnişinlərin gediş sənədlərini (biletləri) o cümlədən şəxsiyyətlərini təsdiq edən sənədləri yoxlamaq;
<i>Sərnişinin günahundan yataq ləvazimatları itərsə, xarab olarsa, eləcə də kimyəvi təmizlənmə tələb olunan səviyyədə çirkənlərsə və ya vaqonun inventarı və avadanlığı sıradan çıxarsa (zədələnərsə) bu barədə vaqon bələdçisi qatar rəisinə məlumat verməli, o isə öz növbəsində, zədələnmiş və itmiş əmlakın qiymət cədvəlinə əsasən sərnişini cərimə etməli və ona ödəniş haqqında “QU-57” formalı qəbz verməlidir.</i>	Sərnişinin günahından yataq ləvazimatları itərsə, xarab olarsa, eləcə də kimyəvi təmizlənmə tələb olunan səviyyədə çirkənlərsə və ya vaqonun inventarı və avadanlığı sıradan çıxarsa (zədələnərsə) bu barədə vaqon bələdçisi qatar rəisinə məlumat verməli, o isə öz növbəsində, zədələnmiş və itmiş əmlakın qiymət cədvəlinə əsasən sərnişini cərimə etməli və ona ödəniş haqqında “QU-57” formalı qəbz verməlidir.	-sərnişinləri biletlərinin onları yola salanlarda unudulub qalmaması barədə və yola düşməyə 5 dəqiqə qalmış isə yola salanları sərnişin qatarının yola düşməsi barədə xəbərdar etmək;	
<i>Sərnişinin soyadı və ya onun şəxsiyyətini təsdiq edən sənədin nömrəsi təqdim olunan gediş sənədindəki (biletdəki) göstərilən soyada və ya nömrəyə uyğun gəlmədikdə, gediş sənədində (bilet-də) soyadın və ya şəxsiyyəti təsdiq edən sənədin nömrəsi göstəriləndikdə və ya dəyişdirildikdə (dül-</i>	Sərnişinin soyadı və ya onun şəxsiyyətini təsdiq edən sənədin nömrəsi təqdim olunan gediş sənədindəki (biletdəki) göstərilən soyada və ya nömrəyə uyğun gəlmədikdə, gediş sənədində (bilet-də) soyadın və ya şəxsiyyəti təsdiq edən sənədin nömrəsi göstəriləndikdə və ya dəyişdirildikdə (dül-	<i>nömrələrdən alınmış gediş sənədlərinin (biletlərin) itməsi aşkar edildikdə, vaqon bələdçisi bu barədə dərhal qatar rəisinə məlumat verir və sərnişin və qatar rəisi tərəfindən imzalanmaqla akt tərtib edir.</i>	
			Akt qatarın 10 dəqiqədən az olmayaraq dayandığı stansiyanın ştampeli ilə təsdiq edilir. Həmin stansiya sərnişinə hərəkətin sonuncu

	<p>stansiyasına qədər, arxa tərəfində “<i>İtirilmişin avəzinə</i>” qeydi yazılmış yeni gediş sənədi (bilet) verir.</p> <p>Gediş sənədi (bilet) qatar rəisi və ya bələdçi tərəfindən sərnişinin iştirakı olmadan bilet kassasında tərtib edilir.</p>	
<p>Sərnişinlərin gediş sənədlərinin (biletlərinin) ləğv edilməsi qaydasını izah edin</p>	<p>Sərnişin vaqonlarının bütün vaqonlarında vaqon bələdçiləri qatar yola düşdükdən sonra sərnişinlərdən gediş sənədlərini (biletləri) alaraq, komposter nişanlarını pozmadan ortadan iki yerə qatla-maqla yuxarı kuncunu təxminən 1 sm qədər cırmaqla onu ləğv etməlidir.</p> <p>Sonra əsas gediş sənədi sərnişinə qaytarılır, nəzarət kuponu isə bələdçi də saxlanılır. Qatar təyinat məntəqəsinə çatdıqdan sonra nəzarət kuponları qatar rəisini təhvil verilir.</p> <p>Vaqon bələdçisi sərnişinləri məlumatlaşdırmalıdır ki, onlarda qalan gediş sənədinin (biletin) nüsxəsini səfərin sonuna qədər özlərində saxlasınlar və nəzarəti həyata keçirənlər tələb etdikdə şəxsiyyəti təsdiq edən sənədlə birlikdə təqdim etsinlər.</p>	<p>aşağı taxça təklif olunmalıdır.</p> <p>Əgər uşaqlı sərnişinlər vardırsa, onların valideynlərini xəbərdar etmək lazımdır ki, uşaqlarını ciddi nəzarətdə saxlasınlar, özbaşına tambura və digər vaqonlara keçmələrinə icazə verməsinlər.</p> <p>Yolda hər hansı bir səbəbdən şüşə sindiqda sərnişinlərin orqanlarının kəsilməməsi üçün tədbirlər görülməlidir.</p> <p>Sərnişinlərə xidmət vaxtı diqqətli olmaq lazımdır ki, hərəkət vaxtı onların və bələdçinin üzərinə qaynar çay və ya su töküle bilər.</p> <p>Bələdçi çalışmalıdır ki, sərnişinlərin elektrik bölüşdürücü lövhədə və cərəyanla işləyən qurğularla (zədələnmə və cərəyan vurma) əlaqələri olmasın.</p> <p>Kupelərin qapıları açıq və bağlı vəziyyətdə müəyyən olunmuş qaydada bağlanmalıdır, ola bil-sin ki, təkanlarda və tacili dayanmalarda qapının hərəkəti ilə zədə almaq olsun. Sərnişinləri xəbərdar etmək lazımdır ki, əllərini dəhliz, kupe, tambur qapılarının arasına qoymasınlardır, bu çox təhlükəlidir.</p> <p>Əgər yolda sərnişinlə hər-hansı bir bədbəxt hadisə baş verdikdə vaqon bələdçisi ilə birlikdə qatar heyəti ilk tibbi yardım etməyə və növbəti stansiyada həkim çağırılmasına üçün tədbirlər görməlidirlər.</p> <p>Bütün yol boyu sərnişinlərin həyatları icbari qaydada sığortalanmışdır.</p> <p>İcbari sığorta haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununa əsasən dəmir yolu nəqliyyatında sərnişinlə baş verən bədbəxt hadisələrin (xəsarət, ölüm) bütün hallarında daşıyıcı müəyyən olunmuş formada bədbəxt hadisə barədə akt (dəmir yolunda sığortalanmış sərnişinlə baş vermiş bədbəxt hadisə</p>
	<p>Sərnişinlərin icbari sığortası nədir</p> <p>Sərnişin qatarı ilə gediş zamanı vaqon bələdçisi zədələnmələrin yaranma səbəbləri barədə sərnişinləri məlumatlaşdırmalıdır. Vaqonu qəbul edən zaman bütün taxçaların yerində olması, müvafiq qaydaya uyğun bərkidilməsi və saz vəziyyətdə olması yoxlanılmalıdır.</p> <p>Sərnişin vaqonlarında yuxarı taxçaya sərnişinin qalxması üçün nərdivan olmalıdır. Əgər sərnişin yuxarı taxçada özünü yaxşı hiss etmirsə ona təhlükəsizlik qayışlarından istifadə etmək qaydası izah olunmalı, yaşlı sərnişinlərə və uşaqlara imkan qədər</p>	

	<p>barədə akt) tərtib etməyə borcludur.</p> <p>Aktın bir nüsxəsi dəmiryolunda qalır.</p> <p>Dəmir yolu aktın nüsxələrinin sayının iki-dən çox olmasını müəyyən edə bilər.</p> <p>Sərnişinlə baş vermiş bədbəxt hadisə bila-vasitə gedişlə əlaqədar olmadıqda, sərnişin cinayət və ya inzibati məsuliyyət tərkibi olan hərəkətə yol verdikdə akt verilmir.</p> <p>Vaqon bələdçiləri sərnişinlərə icbari sıgorta-lanmanın qaydaları və şərtləri barədə məlumat verməyə borcludur.</p> <p>Sığortaçı tərəfindən sıgorta olunan şəxslərə sıgorta məbləği onların təqdim etdikləri sənədlər əsasında və qanunvericiliklə müəyyən edilən məbləğdə ödənilir.</p> <p>Sığortaçı, sıgorta olunan (onun varisi) və sıgorta etdirən arasındaki sıgorta məbləğinin ödənilməsinə dair mübahisələr qanunvericiliklə müəyyən olmuş qaydada həll edilir.</p> <p>Sərnişin vaqonu sərnişin daşına xidmətini yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar hərəkətdə olarkən və ya bu məqsədlə dayanacaqlarda (dəmir yolu vağ-zallarında, stansiyalarda, platformalarda) olarkən sıgorta olunmuş sərnişinin sərnişin vaqonunda olduğu müddət ərzində vaqonun istismarı ilə əlaqədar onun bədən üzvlərinin, toxumalarının zədələnməsi nəticəsində yüngül və ya ağır xəsarət alması, əmək qabiliyyətini tam və ya qismən itirməsi, yaxud ölüməsi faktı sıgorta hadisəsi hesab edilir.</p> <p>Sərnişinin özünə qəsd etməsi, sərnişin vaqonundan istifadə qaydalarına riayət etməməsi, cinayət tərkibli hadisə törətməsi, habelə sərxiş halda ehtiyatsız hərəkəti nəticəsində ölümü və ya səh-hətinə zərər vurması sıgorta hadisəsi hesab olunmur.</p>
	<p>Sərnişinlərin taxlıyəsi zamanı qəza bas verən vaqonun və qonşu vaqonun bələdçilərinin vazifə borcu</p> <p>-qəza bas verən vaqonun hər iki tamburunun bayır qapılarını (hundur platforma olmadıqda eyni zamanda önlükleri) acmaq və onları rəzə ilə bağlamaq; -qəza çıxışlarını (vaqonun konstruksiyası ilə nəzərdə tutulmuş yerlərdə) acmaq;</p> <p>-qonşu vaqonların qapılarını acmaq və sərnişinlərin keçməsini təmin etmək;</p> <p>-vaqonda yanığının əmələ gəlməsi yerindən asılı olaraq yolda hərəkət zamanı, qatarın dayandırılması istisna edilən yerlərdə, qatarın hərəkətinin əks istiqamətində alovun yayılması nəzərə alınmaqla imkan daxilində (mümkün qədər) sərnişinlərin təxliyəsini həyata keçirmək;</p> <p>-bütün sərnişinlərin vaqonu tərk etməsini yoxlamaq, bütün sərnişinlərin vaqonu tərk etməsinə tam əmin olduqdan sonra isə mövcud yanığın söndürən vasitələrlə yanığın söndürülməsinə başlamaq.</p> <p>Qatarın yolda hərəkəti zamanı yanığın təhlükəsizliyi qaydalarının tələblərinin yerinə yetirilməsi məsuliyyəti sərnişin vaqonlarında vaqon bələdçilərinin üzərinə düşür.</p>
	<p>Səs ilə "Dayan!" işarəsi necə verilir</p> <p>Səs ilə "Dayan!" işarəsi üç qısa lokomotiv fiti ilə verilir.</p>
	<p>Sonuncu (quyruq) vaqon bələdçisinin hələvə vazifələri</p> <p>Sonuncu (quyruq) vaqonlara xidmət edən bələdçi vəzifəsinə ən azı bir illik iş təcrübəsinə malik olan, müvafiq imtahan verdikdən sonra və sonuncu (quyruq) vaqon bələdçisi vəzifəsini yerinə</p>

<p>barədə akt) tərtib etməyə borcludur.</p>	<p><i>Sərnişinlərin taxlıyəsi zamanı qəza bas verən vaqonun və qonşu vaqonun bələdçilərinin vəzifə borcu</i></p>
<p>Aktın bir nüsxəsi dəmiryolunda qalır. Dəmir yolu aktın nüsxələrinin sayının iki-dən çox olmasını müəyyən edə bilər. Sərnişinlə baş vermiş bədbəxt hadisə bila-vasitə gedişlə əlaqədar olmadıqdə, sərnişin cinayət və ya inzibati məsuliyyət tərkibi olan hərəkətə yol verdikdə akt verilmir.</p>	<p>-qəza bas verən vaqonun hər iki tamburunun bayır qapılarını (hundur platforma olmadıqdə eyni zamanda önlükleri) acmaq və onları rəzə ilə bağlamaq;</p>
<p>Vaqon bələdçiləri sərnişinlərə icbari sıgorta-lanmanın qaydaları və şərtləri barədə məlumat verməyə borcludur.</p>	<p>-qəza çıxışlarını (vaqonun konstruksiyası ilə nəzərdə tutulmuş yerlərdə) acmaq;</p>
<p>Sığortaçı tərəfindən sıgorta olunan şəxslərə sıgorta məbləği onların təqdim etdikləri sənədlər əsasında və qanunvericiliklə müəyyən edilən məbləğdə ödənilir.</p>	<p>-qonşu vaqonların qapılarını acmaq və sərnişinlərin keçməsini təmin etmək;</p>
<p>Sığortaçı, sıgorta olunan (onun varisi) və sıgorta etdirən arasındaki sıgorta məbləğinin ödənilməsinə dair mübahisələr qanunvericiliklə müəyyən olmuş qaydada həll edilir.</p>	<p>-vaqonda yanığının əmələ gəlməsi yerindən asılı olaraq yolda hərəkət zamanı, qatarın dayandırılması istisna edilən yerlərdə, qatarın hərəkətinin əks istiqamətində alovun yayılması nəzərə alınmaqla imkan daxilində (mümkün qədər) sərnişinlərin təxliyəsini həyata keçirmək;</p>
<p>Sərnişin vaqonu sərnişin daşıma xidmətini yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar hərəkətdə olarkən və ya bu məqsədlə dayanacaqlarda (dəmir yolu vağ-zallarında, stansiyalarda, platformalarda) olarkən sıgorta olunmuş sərnişinin sərnişin vaqonunda olduğu müddət ərzində vaqonun istismarı ilə əlaqədar onun bədən üzvlərinin, toxumalarının zədələnməsi nəticəsində yüngül və ya ağır xəsarət alması, əmək qabiliyyətini tam və ya qismən itirməsi, yaxud ölüməsi faktı sıgorta hadisəsi hesab edilir.</p>	<p>-bütün sərnişinlərin vaqonu tərk etməsini yoxlamaq, bütün sərnişinlərin vaqonu tərk etməsinə tam əmin olduqdan sonra isə mövcud yanığın söndürən vasitərlə yanığın söndürülməsinə başlamaq.</p> <p>Qatarın yolda hərəkəti zamanı yanığın təhlükəsizliyi qaydalarının tələblərinin yerinə yetirilməsi məsuliyyəti sərnişin vaqonlarında vaqon bələdçilərinin üzərinə düşür.</p>
<p>Sərnişinin özünə qəsd etməsi, sərnişin vaqonundan istifadə qaydalarına riayət etməməsi, cinayət tərkibli hadisə törətməsi, habelə sərxoş halda ehtiyatsız hərəkəti nəticəsində ölümü və ya səh-hətinə zərər vurması sıgorta hadisəsi hesab olunmur.</p>	<p><i>Səs ilə “Dayan!” işarəsi necə verilir</i></p> <p><i>Sonuncu (quyruq) vaqon bələdçisinin plava vəzifələri</i></p>

	<p>yetirmək hüquq verən xüsusi vəsiqə alan bələdçi-lər təyin olunurlar.</p> <p>Sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisi vaqon-nun qəbulundan sonra bas konduktor çantasını almalıdır.</p> <p>Sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisine aşağıdakı əlavə vəzifələr həvalə edilir:</p> <ul style="list-style-type: none"> -vaqonu qəbul edərkən sonluq işarə fənərlərinin şüşələrinin sazlığını və təmizliyini, qatarın sonu işarəvericilərinin işıqlandırılması ucun elektrik lampalarının (40 Wt) olub-olmamağını yoxlamaq, yolda hərəkət zamanı isə onların isinə nəzarəti təmin etmək; -sərnişin qatarı avtobloklama ilə təchiz edilmiş sahələrdə dayandıqda, sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisi qatar işarələrinin görünmə dərəcəsini yoxlamalı, mənzili diqqətlə müşahidə etmək, arxa-dan qatarın gəldiyi göründükdə, onun dayandırılması üçün tədbirlər görmək; -sərnişin qatarı stansiyadan yola düşən zaman, sonuncu (quyruq) vaqonu bələdçisi sərnişin platforması tərəfə (platformanın sonuna qədər): gündüz – bükülü sarı bayraq, gecə – şəffaf ağ işığı olan əl fənəri göstərmək; -sərnişin qatarı mənzildə məcburi dayandıqda lokomotivin maşinistinin göstərişi ilə sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisi tərəfindən çəpərləmə aparılır; -sərnişin qatarını çəpərləməyə ehtiyac olma-dıqda lokomotivin maşinistinin işarəsi ilə (bir uzun fit) qatarı çəpərləyən sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisi əvvəl qoyulmuş çəpərləməni götürür; -sərnişin qatarının hərəkət istiqaməti dəyiş-dikdə, yolda hərəkət zamanı vaqon açıldıqda və ya əlavə sərnişin vaqonları qoşulduğda sonuncu (quy- 	<p>ruq) vaqonun bələdçisi qatarın sonu işarəsinin şüşələrinin sazlığını və təmizliyini, qatarın sonu işarəvericilərinin işıqlandırılması ucun elektrik lampalarının (40 Wt) olub-olmamağını yoxlamaq, yolda hərəkət zamanı isə onların isinə nəzarəti təmin etmək;</p> <p>Dəmir yolunun Texniki İstismar Qaydalarında nəzərdə tutulmuş hallarda sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisi avtotormozun qısa yoxlanmasının icrasında müəyyən edilmiş qaydada iştirak etməlidir;</p> <p>-sərnişin qatarı qrafik üzrə dayanması nəzərdə tutulmayan stansiyalardan keçərkən sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisi qatarın keçməsinə nəzarət etməli və stansiya növbətçisi, yoldaşımə postunun növbətçisi, işarəverici və digər şəxslər tərəfindən qatarın dayandırılması ucun işarə verildikdə, dərhal qatarı stop-kranla dayandırmalıdır.</p> <p>- Əgər sərnişinlərin daşınması ucun nəzərdə tutulmuş sonuncu (quyruq) vaqonun arxasına xidməti-texniki, poçt, baqaj-yuk və ya sərnişinlərin daşınması ucun nəzərdə tutulmayan digər tipli dəmir yolu vaqonları qoşulduğda bu Təlimatda sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisinin əlavə vəzifələri sərnişinlərin dayanması ucun nəzərdə tutulan sonuncu (quyruq) vaqonun bələdçisinin üzərində qalır.</p>
	<p>Stansiyanın sərhəddi nədir</p>	<p>Bir yollu sahələrdə hər iki tərəfdən stansiya-yaya giriş svetoforları arasındaki sahə, iki yollu sahələrdə isə baş yolin bir tərəfindən giriş svetoforu o biri tərəfdən axırıncı çıxış yol dəyişənindən 50 metr məsafədən az olmayıaraq qoyulmuş sahə stansiyanın sərhəddi hesab edilir.</p>

Su ilə istilik sisteminin fəaliyyəti	<p>Bütün sənişin vaqonlarında bayırda havanın temperaturundan asılı olmayaraq daxildə lazımi temperatur saxlanması üçün su ilə işləyən istilik sistemi nəzərdə tutulmuşdur.</p> <p>Bayırda havanın temperaturu -40°S olduğu halda vəqonda bərk yanacaqla yandırma zamanı 18°S, elektriklə qızdırma zamanı isə $(20\pm2)^{\circ}\text{S}$ olmalıdır. Bərk yanacaqla qalama vaxtı temperaturun yuxarı həddi müyənləşmir lakin, çalışmaq lazımdır ki, $22\dots23^{\circ}\text{S}$-dən artıq olmasın. Bu halda kompleksdə havanın nisbi rütubətliyi $30\dots60\%$, yatan sənişinin baş tərəfində hava sürəti təxminən $0,25 \text{ m/s}$, tozlanma 1 mq/m^3 olur ki, bu temperatura vəqonda sənişinə komfort və rahatlıq vermiş olur.</p> <p>Vaqonların elektrik enerjisi ilə qızdırılması zamanı havanın temperatur tənzimləyici cihazlar vasitəsi ilə tənzimlənir və bu halda temperatura $18\dots22^{\circ}\text{S}$ arasında olmalıdır.</p> <p>Bütün vaqonların istilik sistemi su qızdırıcı qazandan, aşağı və yuxarı ayırma borularından, vaqonun daxilini və kaloriferi (su və elektriklə işləyən) qızdırıran qabırğavari istilik dəyişdiricisindən (radiator) və bayırda daxil olan havanı qızdırıran havatəmizləyəndən ibarətdir. Əgər qazanda 100% istilik hasil olunursa 65%-i borulara və 35 % kaloriferə ötürülür. Buna görə də bərk yanacaqla qalama zamanı xüsusən güclü şaxta vaxtı vaqon bələdçisi havanın havatəmizləyicidən havavericiyə verilməsinə və kaloriferə üfürülməsinə ciddi nəzarət etməlidir.</p> <p>Su qızdırıcı qazan bərk yanacaqla (kömür) və qazanın içərisində yerləşdirilmiş qızdırıcılara elektrik enerjisi verməklə işləyir.</p>	<p>Suyun qızdırılması bərk yanacaqla aparılıqda sistem adı su sistemi ilə qızdırma adlandırılır. Suyun qızdırılması bərk yanacaq və elektrik enerjisi ilə aparılmasına baxmayaraq istilik daşıyıcısı sudur, bu kombili qızdırma adlandırılır.</p> <p>İstər su və istərsə də kombili istilik sistemində vaqonun hərəkəti vaxtı su və elektrik kaloriferləri həmişə işlək vəziyyətdə olmalıdır ki, tələb olunan istiliklə tələbat ödənilmiş olsun.</p> <p>TVZ-nun istehsalı olan sənişin vaqonlarında istilik sistemi elə quraşdırılmışdır ki, hava təmizləyici qurğuda suyun qızdırılmasının vəziyyəti imkan verir ki, vəqonda istilik 18°S-dən aşağı düşməsin.</p> <p>Sistemin fəaliyyəti: su qazanda qızır və kollektor vasitəsi ilə yuxarı ayırma borularına və dayaqlarına verilir, sonra isə aşağı qızdırıcı borulara, hansı ki, istilik verilir əhatə olunmuş havaya və soyuyur, sonra isə boru və dayaqlardakı soyuq su qayıdır qazana. Yaranmış buxar isə genişləndirici çənə ötürülür.</p> <p>Su ilə qızdırma sistemi genişləndirici çənə və kollektorla birlikdə qazandan, istilik şəbəkəsin-dən, əl nasosundan, elektrik dövriyyə nasosundan, birləşdirici boru xətlərindən, doldurma borusundan, su təchizatının borularının qızdırıcılarından, tixaci olan geri qaytarma borularından, hava buraxılması borularından, nəzarət cihazlarından, tənzimləmə və idarəetmə sisteminin armaturlarından ibarətdir.</p> <p>Qızdırma qazanı, əl və dövr edici nasos, boru xətlərinin bir hissəsi armatur və cihazlar qazanxana bölməsində yerləşmişdir.</p>
Su təchizati sisteminin və istilik	<p>Yola hazırlıq vaxtı vaqon bələdçisi su təchizatı sisteminin texniki vəziyyətini yoxlamalıdır. Bunun üçün əsas diqqəti yetirməlidir ki, əl-üz yu-</p>	

sisteminin istismarı

yanın armaturlarından su axmır ki, kranların, kran karıştırıcılarının, unitazın yuma klapanlarının, boşaltma borularının, doldurma borularının kranlarının, doldurma borularının müdafiə örtüklerinin qüsursuz işinə ciddi nəzarət olunmalıdır.

Vaqonların növündən asılı olaraq su ölçən şüşələrdən, nümunə kranları, manometrlər və səsləndirici işarələr vasitəsilə sistemin tam su ilə dolmasına nəzarət edilməlidir.

Qızdırma dövründə su doldurma borularının qızdırma başlıqlarının qüsursuz işləməsi yoxlanılmalıdır.

Hərəkət istiqamətində sistemdə suyun səviyyəsi, armaturlardan suyun axması və boşalma borularının çirkənməsi mütəmadi olaraq yoxlanılmalıdır.

Boylerin termometri vasitəsi ilə mütəmadi olaraq sistemdəki suyun və isti su təminatının temperaturu yoxlanılmalıdır.

Stansiyalara gələn zaman bələdçi lövhədəki su doldurmanın işərəvericilərini qoşmalı və su dolduran ilə birlikdə nəzarətdə saxlamalıdır ki, suyun səviyyəsi qəbul olunmuş şkaladan yuxarı qalxmasın.

Sistem aşağıdakı su doldurma boruları vasitəsi ilə doldurulur.

Qış vaxtı stansiyaya gələn zaman 10...40 dəqiqə ərzində bayirdakı havanın temperaturasından asılı olaraq elektrik qızdırıcıları qoşulmalı və doldurmadan sonra ayrılmalıdır.

Qış vaxtlarında unitazlar və boşaltma boruları dona bilər. Bunun qarşısını almaq üçün isti su təchizatı sisteminin isti suyu ilə unitazlar mütəmadi olaraq yuyulmalıdır.

Əl-üz yuyanların kasacıqlarının boşaltma

borularının aşağıdakı ağızlığını açmaqla isti su ilə yumaq lazımdır.

İsitmə dövründə vaqonun hərəkətə başlaması üçün vaqon bələdçisi qazanın vəziyyətini, ventillərin və ağızlıqların vəziyyətini, yanma kamerasındaki qəfəsiyin vəziyyətini, nasosların və ölçü cihazlarının yararlığını, ehtiyat çəndə suyun səviyyəsini, texniki sənədlərin olmasını, istilik sxemini, istehsalçı zavodun təlimatını yoxlamalı və əmin olmalıdır ki, ventil, kran və borulardan su sızmaları yoxdur. Inventarların sazlığı və yerində olması da yoxlanılmalıdır: balta, vedrə, toxmaq, kömür üçün xəkəndəz və s. ki, lazım gələndə əlavə su doldurmaq, yanma kamerasını küldən və pasadan (şlakdan) təmizləmək və kömürün miqdarını müəyyən etmək mümkün olsun.

Bayırda havanın temperaturu 10°S -dən aşağı olduqda vaqonların qızdırılmasına başlanmalıdır.

Qazanın yandırılması üçün qəfəsiyə balaca kağız və xırda doğranmış ağaclar qoyulmalı və yanmaya başlayan kimi bərabər səviyyədə yanacaq əlavə olunmalıdır. Bunun üçün yanma kamerasının qapısı bağlı və külliyyün qapısı açıq olmalıdır. Yanmanın intensivliyi külliyyün qapısından daxil olan hava ilə tənzimlənir.

Yanmanın sürətini artırmaq üçün külliyyün qapısı açılır və azaltmaq üçün isə bağlanılır. Yanma kamerasında yanacağın qalınlığı böyük fraksiyalarda 100...200 mm, kiçik fraksiyalarda isə 50...100 mm olmalıdır. Yanmanın yaxşı baş verməsi üçün toxmaq vasitəsi ilə yanacaq və pasadan (şlakdan) deşiklər açılmalıdır.

Hərəkət vaxtı mütləq mütəmadi olaraq istilik sistemindəki suyun səviyyəsinə nəzarət edilməli və lazım gəldikdə nasosla sistemə su əlavə olun-

malıdır. Hidrometrdəki qara nişan sistemdəki suyun səviyyəsini, qırmızı nişan isə suyun minimum səviyyəsini göstərir.

Vaqonlarda su ilə qızdırma zamanı buxar əmələ gəlməməsi və suyun azalmasının qarşısını almaq üçün mütəmadi olaraq termometrə nəzarət etmək lazımdır ki, suyun qazanda temperaturu 90° S-dən artıq olmasın. Yüksək temperatura olduqda küllüyün qapısı bağlanmalıdır.

Bayırda havanın aşağı temperaturlarında içəridə istiliyi tənzimləmək üçün qazanda suyun temperaturu 50° S-dən aşağı olmadıqda əl və dövriyyə nasosunun köməyi ilə sistemdə suyun dövriyyəsini artırmaq lazımdır. Vagona sərnişinlər minən qədər içəridə havanın temperaturu $18\ldots 22^{\circ}$ S olmalıdır.

Qazanın yanma kamerasında yanmış yanacağıñ üzərində qara ləkələr yarandıqda və həmən ləkələr qəfəsin çərçivələri boyu axdıqda yiğilmiş pasa (şlak) və külü təmizləmək lazımdır.

Məsləhətdir ki, kamermanın təmizlənməsi üç mərhələdə aparılsın: yanmaqdə olan qatı bir tərəfə kürəmək, toxmaq ilə pasanı (şlai) qaldırmaq, yanmış qazlar çıxdıqdan sonra vedrəyə qoyaq, külü qəfəsliyin çərçivəsinin aralığından külliye tökmək; bir tərəfə kürənmiş yanmaqdə olan qatı qəfəsin çərçivəsinin üzərinə qaytarmaq; yanmanın səviyyəsini çərçivə boyu bərabərləşdirmək və üzərinə təzə yanacaq tökmək, külliükdəki külü vedrəyə yiğmaq.

Məsləhətdir ki, qazanın soyumamışı üçün təmizlənmə tez aparılsın.

Tərtib etmə məntəqəsinə çatdıqda yanma ocağı və külliük şlak və küldən təmizlənməli və qazan işlək vəziyyətdə saxlanılmalıdır.

İstilik mövsümü qurtardıqdan sonra sistemin

saxlanması üçün su əlavə etməklə doldurulmalıdır.

İstismar vaxtı mütəmadi olaraq sutkada bir dəfə istilik sisteminə su əlavə etdiqdə hava buraxma kranları vasitəsi ilə sistemdə yiğilmiş hava buraxılmalıdır.

Bayırda havanın temperaturasından asılı olaraq bir sərnişin vaqonu üçün yanacaq vermə norması cədvəl 3.10-da verilmişdir.

Qiş dövrlərində tərtib etmə məntəqələrində vaqonun kömür üçün nəzərdə tutulmuş qutuları tam doldurulmalıdır.

İstilik sisteminə diqqətli qulluq nəticəsində belə bərk donmalarda vaqonun içərisində istiliyi saxlamaq mümkündür.

Qaydaya əsasən vaqonun soyuq olması vaqon bələdçisinin sistemin iş texnologiyasını bilməməsi və öz işinə soyuq münasibətinin nəticəsində olur.

Sistemin qurğularına laqeyd münasibətin nəticəsində hərəkət vaxtı vaqon donur və məcbur olub vaqonu qatarın tərkibindən açırlar. Əsəsən də vaqonun altındakı qazanxana tərəfdən istilik boruları, qızdırma borularının keçidləri və qolları, kalorifer, əl nasosu, çirkab su təmizləyicilərinə qarşı ehtiyatlı olmaq lazımdır ki, onlar daha tez donma ya məruz qalırlar.

Hər bir vaqon bələdçisi su sisteminin və istilik sisteminin nasazlığını müəyyən etməni bilməli və nasazlıqları aradan qaldırmağı bacarmalıdır.

İstilik sisteminin suyunun dövriyyəsindəki nasazlıq genişləndirici çəndə lazımi miqdarda su olmaması, hava tixaclarının yerində olmamağı, qızdırma borularının bağlama ventillərinin tam açılmağı və ya boru xətlərinin hissəli olaraq donmasından baş verə bilər. Qeyd olunan nasazlıqları ara-

	<p>dan qaldırmaq üçün sistem su ilə doldurulmalı, hava buraxma kranları açılmalı, dövriyyə nasosu məcburi işə salınmalı, bağlama ventilləri və drosseller ağızlığı tam açılmalı, borular qızdırılmalı, donmuş hissələr əski ilə örtülməli və üzərinə isti su tökməli, ocağın yanmasını gücləndirmək və dövriyyə nasosunu işə salmaq lazımdır.</p> <p>Boru birləşmələrindən və armaturlardan suyun sızması flanslı boru birləşmələrinin boşalmasından, aralıq materialın köhnəlməsindən, çat əmələ gəlməsindən, ventil və kranların aralıqlarının möhkəm bərkidilməməsindən baş verir.</p> <p>Nasazlıqları aradan qaldırmaq üçün boltlar möhkəm çəkilməli, qaykaların başına surikə çəkilmiş sarğı bağlanmalı, imkan daxilində isə aralıq materiallar yenisi ilə əvəz olunmalıdır.</p> <p>Əgər axmani dayandırmaq mümkün olmursa həmin nasaz xəttin qızdırma borularının yuxarı və aşağı bağlama ventilləri bağlanmalı, həmin hissədən suyu tam buraxmalı, qızdırmanın bir tərəfdən dövriyyə nasosuna fasılə verməklə davam etdirmək lazımdır.</p> <p>Əgər borularda çat və deşilmə əmələ gəmişdirse həmin hissəyə rezin materialdan üzük qoyulub ip və məftilli çəkilib bağlanmalıdır. Əgər birləşmə aralığında elementdən su sızırsa həmin element yenisi ilə əvəz olunmalıdır.</p> <p>Tüstü çəkici borunun dərticə qüvvəsinin az olması boruların daxilində hisin çox olmasına yaranır. Tərtib olunma məntəqəsində tələb etmək lazımdır ki, borular yoxlanılsın.</p> <p>İstilik qurğularına xidmət və baxış zamanı təhlükəsizlik texnikası və yanğın təhlükəsizliyinə qarşı qaydalara əməl etmək lazımdır.</p> <p>Qazanxana bölməsində tez alışan maddələ-</p>
	<p>rin (kerosin, benzin, əski və s) saxlanılmasına və onlarla qazanın yandırılmasına, digər alətlərlə qazanxana bölməsini doldurmaq və suyun səviyyəsi aşağı olan halda qazanı yandırmaq qəti qadağandır. Qazanxana bölməsi təmiz və səliqəli olmalıdır. Qazanxana bölməsinə texniki baxışı zamanı başda papaq, əlcək, xalat və tamburun yan qapıları bağlı olduqda aparmaq olar.</p> <p>Bərk yanacaqla vaqonu qızdırıran zaman ocağı təmizləmək üçün qapağını ancaq 500...700 mm məsafədə dayanmaqla yavaş-yavaş açmaq lazımdır ki, yanma qazı və od sıfətə düşə bilər.</p> <p>Ocağın kül və pasadan təmizlənməsi zamanı ehtiyatlı olmaq lazımdır ki, yanmış isti kömür paltar və bədənə düşməsin.</p> <p>Yanmış kömürün və külün vaqondan yolların arasına, dayanacaqlara, hərəkət vaxtı vaqondan atılmasına qətiyyən icazə verilmir.</p> <p>Vaqonun damındakı tüstü çəkicinin təmizlənməsi ancaq dayanacaqda və elektrik gərginliyi olmayan yerdə və ya hərəkət vaxtı qatar rəisinin sıfəri əsasında TM-nin olduğu yerdə onun işçiləri tərəfindən aparıla bilər.</p> <p>Ocağın qar və ya su ilə söndürülməsinə qətiyyən icazə verilmir.</p>

Texniki İstismar Qaydaları nə deməkdir

Təkər cütü nə üçündür

Texniki İstismar Qaydaları dəmir yolu istismarında ardıcıl işlərin görülməsi, ölçülərin, lazımi obyektlərin sazlanması, qatarların hərəkətinin təhlükəsizliyinin təşkili və işarəvermənin prinsiplərinin tətbiqi deməkdir.

Təkər cütü vaqondan alınan ağırlığı relsə ötürmək üçündür. Təkər cütü 2 ədəd bütöv tökül-

	müş təkərlərdən və oxdan ibarətdir	
Təkər cütündə pərcimləmə (təkər fırlanmur və sürünmə gedir) yaranmasını vaqon bələdçisi necə müəyyən edə bilər və nə etməlidir	<p>Vaqonun daxilində avtotormozların buraxılması üçün qulplar quraşdırılmışdır. Əgər bir və ya bir neçə təkər cütündə pərcimləmə (təkər fırlanmur və sürünmə gedir) yaranmasını vaqon bələdçisi eşitsə, hərəkət hissələrinin və vaqonun gövdəsinin titrəməsindən müəyyən edərək təkər cütlərinin korlanmasının qarşısını almaq üçün buraxma klapanının qulpunu yuxarı qaldırmaqla tormozları buraxmalı və dərhal qatar rəisinə məlumat verməlidir.</p>	tormozlar yoxlanılır.
Tərtib olunma məntəqəsində kompleks xidmətlər dedikdə nə başa düşülür	<p>Kompleks xidmətlərə sərnişinlər qatardan düşdükdən sonra vaqonun parka verilməsi və təmiri, texniki xidmət (baxış və tələb olunan təmir), lazımlı olduqda vaqon yuma maşınınından keçmə, yenidən tərtib olunma, daxili yiğişdirma, vaqonu sərnişinləri qəbul etməyə hazırlama, vaqonun miniyə verilməsi və sərnişinlərin mindirilməsi daxildir.</p> <p>Vaqon bələdçiləri yuxarıda qeyd olunulanların yerinə yetirilməsində şəxslən iştirak edir və vaqonun su ilə doldurulmasına, kömürlə təchizatına və təmizləmə inventarları ilə təmin olunmasına şəxslən nəzarət etməlidirlər. Bunun üçün əlavə olaraq marşrut lövhələrinin, minik nömrələrinin və xidməti otağın qapısından asmaq üçün vizit kartoçkasının olmasını yoxlamaq lazımdır.</p>	<p>Qısa sınaq üsulunda isə tormoz magistralı və iki son vaqonda tormozların fəaliyyəti yoxlanılır.</p> <p>Vaqon müayinəçisi maşinistə qatarın tormozlarla təmini haqqında VU-45 formalı arayış təqdim etməlidir.</p> <p>Vaqon müayinəçiləri nəzərdə tutulmayan stansiyalarda qısa sınaq üsulu ilə tormozların fəaliyyətini iki son vaqonda vaqon bələdçilərinin, qatar ustası və qatar rəisinin iştirakı ilə aparırlar.</p> <p>Tam sınaq - qatarın tərtib olunma və dövriyyə məntəqələrində hərəkətə başlamazdan əvvəl, lokomotivlərin dəyişilməsi, eniş və yoxuşa girməzdən əvvəl aparılmalıdır.</p> <p>Qısa sınaq - lokomotivi qatara qoşduqdan sonra, əgər qatarda tormozların tam sınağı stasionar qurğulardan keçirilibsə, lokomotiv briqadaları dəyişdiğdən sonra, tormoz qolçaqları ayırdıqdan sonra, qatar stansiyada 20 dəq. artıq dayandıqdan sonra və çənlərdə təzyiq $0,55 \text{ MPa}$ ($5,5 \text{ kqs/sm}^2$) aşağı düşdükdən sonra aparmaq lazımdır.</p> <p>Stansiyalarda sərnişin qatarlarında əvvəlcə pnevmatik tormozların sonra isə elektropnevmatik tormozların sınaqları aparılır.</p> <p>Qatar stansiyadan hərəkətə başlayandan dəyanana qədər vaqon bələdçisi tamburdan tormozların buraxılmasını, qığılçım olmasını və digər nasazlıqları müəyyən etməli və aradan qaldırılmasına nəzarət etməlidir.</p> <p>Yolda hər-hansı bir nasazlıq üzündən vaqon bələdçisi tərəfindən vaqonlararası qolçaqları açmaq lazımlı gəldikdə əvvəlcə sonluq kranları bağlanmalıdır.</p> <p>Ayrılmış qolçaqları zədələnmədən qorumaq üçün mütləq izolyasiyalı asılıqana keçirmək lazımdır.</p>
Tormozların sınaq yoxlaması necə aparılır	<p>Tormozların sınaq yoxlaması iki: tam və qısa üsulla aparılır.</p> <p>Tam sınaq üsulunda bütün tormoz sisteminin texniki vəziyyəti, magistralın sıxlıq və tamlığı, tormozun sıxlaması ilə əlaqədar bütün vaqonlarda</p>	

<p>dir.</p> <p>Sərnişin vaqonlarının bələdçiləri (KEs tormoz sistemi olan vaqonlarda) qatar hərəkətə başlayan kimi stansiyalar arasında və məcburi dayanmadan sonra tormozların buraxılmasını tamburda və ya xidməti kunedə quraşdırılmış manometrlər nəzarət etməlidirlər. Əgər tormoz buraxılmışsa onda manometr tormoz silindrindəki havanın təzyiqini göstərmir.</p>	<p>kimi, tam gediş sənədi alınmalıdır.</p> <p>Dəmiryol nəqliyyatından məktəbə getmək üçün istifadə edən məktəblilər istisna olmaqla 10 yaşinadək uşaqların böyüklerin müşayiəti olmadan sərnişin qatarlarına buraxılmasına yol verilmir. Otracaqlı ümumi vaqonlarda uşaq gediş sənədi olan uşaqlara böyükrlər bərabər yer verilməlidir.</p>
<p>Tormozların yoxlanılması zamanı hansı görünən və səslə işarəvericilərdən də istifadə olunur.</p> <p>Tormozlarda sınaq aparmaq üçün vaqon müayinəcisi tərəfindən sınaq aparmaq məqsədi ilə maşinistə (şifahi xəbərdarlıq edildikdən sonra) gündüz vaxtı – əli şaquli vəziyyətə qaldırmaqla, gecə vaxtı isə – işığı ağ parlaq rəngdə olan fənəri yuxarı qaldırmaqla işarə verilməlidir. Maşinist isə bir qısa fitlə cavab verməklə tormozlamaya başlamalıdır. Tormozların buraxılmasını maşinistdən tələb etmək üçün gündüz - əlləri qabaqda üfüqi vəziyyətdə hərəkət etdirməklə, gecə vaxtı isə eyni vəziyyətdə əl fənərinin ağ parlaq rəngində hərəkət etdirmək lazımdır. Maşinist isə iki qısa fitlə cavab verir və tormozları buraxır.</p>	<p>Üç uzun və bir qısa fit işarəsi nəyi bildirir</p> <p>Ümumi həyəcan siqnalı bir uzun və üç qısa səslər qrupu ilə aşağıdakı hallarda verilir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - yollarda hərəkətin təhlükəsizliyini qorxu altına alan nasazlıqlar olduqda; -qatar qarlı çovğunda dayandıqda, qatar ağır qəzaya düşdükdə və kömək tələb olunan digər hallarda. <p>Vakuumla işləyən ekaloji təmiz ayaqyolunun işləmə prinsipi</p> <p>Hal-hazırda istismar olunan sərnişin vaqonlarında vakuumla işləyən ekaloji təmiz ayaqyolları quraşdırılır ki, o vakuum unitazlarından və vaqonun altında əlavə quraşdırılmış çənə qoşulmuş mikroprosessordan ibarətdir.</p> <p>Ayaqyolunun işləməsi üçün sıxlımlı hava $5\dots7\text{ kqs/sm}^2$ təzyiqdə, su və 24 V gərginlikdə sabit elektrik enerjisi tələb olunur. Unitaza suyun və sıxlımlı havanın verilməsi üçün unitazın yuxarı hissəsinə kiliqli ventili olan boru, aşağı hissəsinə isə cirkabin çıxarılması üçün 150 Vt gərginlikdə işləyən elektrik qızdırıcı (elastik lent) qoşulmuşdur.</p> <p>Vaqonun dəyişən 220 V cərəyanla işləyən və düzləndiricidən (elektrik cərəyanının bir növünü başqa növə çevirən aparat) götürülən elektrik qızdırıcılarla təchiz olunmuş və istilik saxlayan iki</p>
<p>Uşağın yaşı necə müəyyən olunur</p> <p>Uşağın yaşı qatarın yola düşmə günü ilə müəyyən olunur</p>	
<p>Uşaqların daşınması qaydalarını izah edin</p> <p>Sərnişinin yanında ayrıca yer tutmamaqla 5 yaşinadək bir uşaq pulsuz gediş sənədi ilə gedə bilər. 5 yaşına qədər uşağın ayrıca yer tutması üçün, eyni zamanda 5 yaşından 10 yaşinadək uşağı olanlar onlara müvafiq uşaq gediş sənədi almmalıdır. 10 yaşından yuxarı uşaqlara, böyükrlər üçün olduğu</p>	

ədəd 300 litr həcmində çən vaqonun altında quraşdırılmışdır. Çənlərin qızdırılması havanın temperaturu 5°S -dən aşağı düşdükdə avtomatik qoşulur.

Çənlər 95% həcmində qədər dolduqdə avtomatik işarəverici lampa işə düşür. Bundan sonra ayaqyolundan istifadə etmə avtomatik dayanır.

Ayaqyolunun təmizlənməsi üç mərhələdə aparılır. Əvvəlcə unitazın yuyulması, sonra unitazdan çirkabın vakuum çəninə sovrulması və sonda borular vasitəsi ilə güclü təzyiq altında çirkab aralıq çənlərə vurulur. Yuyulma 1,3 litr həcmli balaca çəndəki su ilə aparılır. Unitaza əvvəl su gəlir sonra isə yuyulma körükleri vasitəsi ilə sıxlılmış təzyiqli hava. Aralıq çənlərdə vakuum birbaşa çəndə quraşdırılmış ejaktor nasosu vasitəsi ilə yaranır.

Vakuum ayaqyolları iki üsulla işləyir: normal və texniki xidmətlə.

Normal üsulda dövretmə “Buraxma” düyməsinə basıldıqdan sonra başlayır.

Texniki xidmət üsulunda qoşulmuş terminalın vasitəsilə işləməlidir ki, əl ilə bölüşdürücü kranlara toxunmaq belə nasazlıqla gətirib çıxarırr.

Bundan əlavə boşaldılma əməliyyatının şəratindən asılı olaraq bölüşdürücü klapanların fəaliyyətini terminalda dəyişdirmək də mümkündür. Terminalın displayində baş verən nasazlıqlar və onun sayı barədə məlumat yazılır ki, bu da zəruriyyət yarandıqda vaxtında təmir olunur.

İşin və boşaldılmanın normal üsulda aparılması üçün elektrik açarları quraşdırılmışdır.

Açarla EVM qoşulduğandan 105 saniyə ərzində işə başlama parametrləri qoşulur və bir dəfə unitaz yuyulur və bundan sonra istismara başlanır.

Cari yoxlamalar zamanı iş vəziyyəti barədə iki işq – diodu vardır: bundan biri - boşaldılma

prosesi zamanı yanır ki, təkrar boşalma açarı açılmasın, ikinci – unitazın boşalması zamanı nasazlıqları göstərir.

Normal üsulda sistem aşağıdakı ardıcılıqla işləyir:

- ejaktorun (vakuum nasosunun) klapanı açılır, çənlər arasında vakuum yaranır, ejaktorun klapanı bağlanır;

- yuma klapanı açılır, unitaza su gəlir, yuma klapanı bağlanır;

- su göndərmə klapanı açılır, su çəni dolur, su dolana qədər klapan açıq qalır;

- vakuum nasosunun klapanı bağlananda giriş klapanı açılır, unitazdakı tutum vakuum yaranmış çənlər arasına sorulur, giriş klapanı bağlanır;

- çənlər arasındaki sıxlılmış hava klapanı açılır, çənlər arasında təzyiq yaranır, sıxlılmış hava klapanı bağlanır;

- buraxılış klapanı açılır, çən arasındaki tutum boşaldılır yiğim çəninə, buraxılış klapanı bağlanır;

- ejaktorun klapanı açılır, çənlər arasındaki artıq hava boşalır, ejaktorun klapanı bağlanır.

Vakuum ayaqyolu sistemin fəaliyyəti barədə EHM-i (elektron hesablama maşını) məlumatlaşdırıran xəbərverici cihazlarla təchiz olunmuşdur. Nasazlıq baş verdikdə ilk əvvəl sistem özü çalışır ki, nasazlığı dəf etsin. Əgər bu baş tutmazsa onda cari işləri və yeni dövr etməni sistem avtomatik olaraq dayandırır.

Vaqon
bosaldıcıları qatar
hərəkətə
başlayan kimi

Qatar hərəkətə başlayan kimi stansiyalar arasında və məcburi dayanmadan sonra tormozların buraxılmasını tamburda və ya xidməti kупедə qu-

stansiyalar arasında və ya məcburi dayanmadan sonra tormozların buraxılmasını necə yoxlamalıdırular	<p>raşdırılmış manometrlərlə nəzarət etməlidirlər.</p> <p>Əgər tormoz buraxılmışsa onda manometr tormoz silindrindəki havanın təzyiqini göstərmir. Tormozların yoxlanılması zamanı görünən və səsli işarəvericilərdən də istifadə olunur.</p>	<p>Qatar tərtib etmə və geriyə hərəkət etmə zamanı baxmaq lazımdır ki, kardan valında buz və təkər cütünün oyuqları 0,5 mm – dən çox olmasın.</p> <p>Qatar tərtibat məntəqəsindən hərəkətə başlayandan sonra sürət 40 km/saata çatdıqda vaqon bələdçisi generatorun ötürücülərinin işləməsini generatoru yükləməklə işləməyə qoşmaqla yoxlamalıdır. Generatorun ötürücüsünün nasazlığı həddindən artıq yağın reduktorda olmasından, ayrı-ayrı hissələrin nasazlığından və ya bütünlükdə reduktorun düzgün quraşdırılmamaghanan yaranı bilər.</p> <p>Hərəkət vaxtı reduktorun həddindən artıq qızması zamanı təkər cütünün oxunun başlığından kardan valı ilə birlikdə arabacıdan ayılır, buksları qapağı ilə bağlayır və reduktoru vaqonun içərisinə qoyurlar. Əgər oxun ortasındaki reduktorda nasazlıq yaranmışdırsa, kardan valı çıxardırlar və vaqonun növbəti yaxın stansiyaya qədər məhdud sürətdə getməsini təmin edirlər.</p> <p>Vaqonun altından qeyri normal səs-küy gəldikdə növbəti stansiyada qüsuru aşkar etmək məqsədi ilə arabacıq və ötürücülər yoxlanmalıdır. Əgər vaqonun altında həddindən artıq güclü zərbələr gəldiyi aşkar olunarsa təcili qatarın hərəkəti dayandırılmalı təkər cütü, generator və onun ötürücüsü yoxlanmalı və aşkar olunan nasazlıqlar barədə qatar rəisinə məlumat verilməlidir</p>
Vaqon bələdçisi generator ötürücünün işinə nəzarəti necə etməlidir	<p>Vaqon bələdçisi ötürücünün işinə nəzarət etməli və hər-hansı bir nasazlıq baş verdikdə qatar rəisini, elektromexaniki çağrırmalı və lazım gəldikdə isə qatarın tacili dayanması üçün tədbirlər görməlidir.</p> <p>Vaqon bələdçisi üzdən baxmaqla generatorun ötürücüsünün nasazlıqlarını, bərkitmə qoşqlarının boşalmasını, təkər cütünün oxundan aralanmanızı, bərkidilən yerlərdən yağın sızmamasını müəyyən etməyi bacarmalıdır.</p> <p>Əsas əlamətlərdən biri odur ki, işlek qoşqları qızmadan qorumaq lazımdır. İşlek generatorda temperatura $40\dots50^{\circ}\text{S}$-dən artıq olmamalıdır və bunu əl ilə yoxlamaqla müəyyən etmək olur.</p>	<p>İnsanın ümumi mədəniyyətinin əsas ayrılmaz hissəsindən biri onun özünün xarici görünüşü barədə həmişə qayğı göstərməsidir.</p> <p>Vaqon bələdçisi özünün şəxsi gigiyenəsinə əməl etməsi onun və xidmət etdiyi sərnişinlərin sağlamlığının qorunmasına böyük əhəmiyyət kəsb edir.</p>

Bütün yol boyu vaqon bələdçisi borcludur ki, əllərini təmiz saxlaşın, sabun və xüsusi şotkalarla əllərini, əsasən də ayaqyolunu və vaqonu, dəhlizi yiğisdiridinqdan sonra yusun, sərnişinlərə çay verməzdən əvvəl çay qablarını yusun. Bu üsullarla əllərin yuyulması əllərdə olan mikrobları və xəstəlik törədicilərini tamamilə təmizləyir.

Vaqonların bütün bələdçiləri sanitər geyimləri və iş paltarları ilə təmin olunmalıdır ki, o da **yoluxucu xəstəliyin yayılmasının qarşısını alır**.

Sanitər geyim (ağ gödəkcə, ləçək, ağ önlük və qolçaqlar) çayın hazırlanması və sərnişinlərə paylanması zamanı geyinilir. Bu geyim həmişə təmiz, ütülü olmaqla bələdçinin şəxsi geyimlərindən **ayrı yerde saxlanılmalıdır**.

İş paltarı (qara xalat, brezent və rezin əlcək) vaqonun sərnişin sahələrinin, ayaq yollarının təmizlənməsi və hətta hərəkət vaxtı su təchizatı və istilik sisteminin istismarı üçün nəzərdə tutulmuşdur. İş paltarı **da ayrı yerde saxlanılır**.

Bələdçinin şəxsi əşyaları və geyimi bələdçinin istirahət kuplesində saxlanılır.

Ən əsas gigiyenanın əhəmiyyətindən biri bədənin dərisinin təmiz saxlanmasıdır, belə ki, kirli paltar və dəri, dəridə hava almanın çətinləşdirir və orada mikroorganizmlərin artmasına və yayılmasına münbit şərait yaradır. Bundan əlavə kirli dəri və paltar üfunətlili iy yaradır ki, bu da əsasən sərnişinlərə xidmət zamanı yol verilməzdir.

Hal-hazırda parfümeriya və kosmetika sənayesində dezodarant, şampun kosmetik vasitələrin imkan dairəsinin artmasına baxmayaraq heç bir vasitə gigiyenik duş və hamamı əvəz edə bilməz.

Hər yola gedəndə və qayıdanda vaqon bələdçisi mütləq qaydada gigiyenik duş qəbul etməli,

hamamda sabun və hamam lifi ilə yuyunmalı, saçlarını qaydaya salmalı, yumalı və lazım gələrsə kəsdiirməlidir.

Əgər səfər bir həftədən artıq davam edərsə onda dövriyyə məntəqəsində mütləq yuyunmalı və alt bədən geyimlərini dəyişdirməlidir.

Bir yataq dəstindən iki bələdçinin istifadə etməsi qəti qadağandır. Yataq dəsti də gigiyenik vasitələr (diş şotkası, daraq, və s.) kimi fərdi istifadədə olmalıdır.

Yolda əlin dəri hissəsində kiçik dəri zədələnmələri yaranan an həmin hissələrə yod tinkturası və ya yaşıl brilyantlı məhlul çəkmək lazımdır.

Şəxsi gigiyena – yalnız dərinin, üzün və əlin təmizliyi demək deyildir. Eyni zamanda onun əsas əhəmiyyətlərdən hesab edilən düzgün qidalanmaq və istirahətidir ki, vaqon bələdçisi peşəsində çalışanlar uzun müddət gecə vaxtları da daxil olmaqla məhdud sahədə titrəmədə, səs-küydə, vaxtaşırı olaraq müxtəlif iqlim şəraitində çalışır və istirahət edirlər.

Sərnişin vaqonu fəal istirahət etməni məhdudlaşdırır, vaqon bələdçilərinin növbə ilə işləməsi onları məcbur edir ki, iş şəraitində asılı olaraq sutkanın istənilən vaxtı istirahət və yata bilsinlər. Qaydalara əsasən normal istirahət vaxtı 12 saatdır. 12 saatlıq iş növbəsində sutkanın istənilən vaxtından asılı olmayaraq bələdçinin yatması üçün 6...8 saat qəbul olunmuşdur. Yatmaq üçün soyunmaq və müvafiq yataq paltarı geyinmək lazımdır. Yatmadan əvvəl yuxunu qıcıqlandırı bilən yemək və içkilərdən istifadə etmək lazım deyil.

Yatmadan əvvəl vaqonun havasını dövri olaraq ventilyasiya etmək lazımdır ki, vaqondan istifadə edənlərin oksigenlə tələbatı təmin olunsun.

	<p>Yatmadan əvvəl və boş vaxtlarda az hərəkətdə olmağın zərərlərini profilaktik olaraq dəfə etmək üçün kiçik gigiyenik hərəkət və idmanla məşğul olmaq məsləhətdir.</p> <p>Yola çıxmazdan əvvəl çalışmaq lazımdır ki, açıq havada aktiv istirahət etməklə idmanla fəal məşğul olasan.</p> <p>Vaqon bələdçisi yolda olarkən qidalanmanın əsas şərtlərini bilməli, müxtəlif qidalardan istifadə etməklə və eyni saatda qidalanmayı təmin etməlidir. Qidalanma gündə 3...4 dəfə-dən və 5...6 saatdan az olmamalı, səhər və günorta naharlarında isti xörəklər yemək lazımdır. Əsasən çalışmaq lazımdır ki, yeməyin üçdə iki hissəsini səhər və günorta vaxtı istifadə olunsun.</p> <p>Yolda ehtiyac yoxdurusa həddindən artıq yemək götürmək lazım deyil, götürülən yeməkləri isə səliqəli qablaşdırmaq lazımdır ki, yol boyu saxlamaq mümkün olsun. Yaxşısı odur ki, qablaşma kiçik qablarda təmin olunsun. Həzm prosesinin yaxşı işləməsi üçün yeməyin tərkibində vitamini daha çox olan meyvə və tərəvəzlərdən istifadə etmək daha məsləhətdir.</p> <p>Xəstəliklərin aşkar olunması və digər şəxslərə ötürülməməsi üçün profilaktik tibbi baxışdan və tibbi müayinədən keçmək lazımdır.</p> <p>Qatar heyətinin işçiləri işə qəbul zamanı və rəm xəstəliyinə qarşı müayinədən keçirlər və sonradan ildə bir dəfə müayinədən keçmək tələb olunur.</p> <p>Qanın tərkibinin digər xəstəliklərinin yoxlanılması üçün işə qəbul və sonradan rübdə bir dəfə müayinədən keçirilir. Eyni zamanda can həkimindən də işə qəbul vaxtı və rübdə bir dəfə müayinədən keçmək lazımdır.</p> <p>Sanitar nəzarəti həyata keçirən müəssisə və</p>	<p>ya təşkilat qatar heyətinin işçilərinin mütəmadi olaraq tibbi müayinədən keçməsinə nəzarət edirlər. Eyni zamanda qatar heyətinin vaxtında tibbi müayinədən keçməməyinə görə aidiyyəti rəhbər işçilər də məsuliyyət daşıyırlar.</p> <p>Tibbi müayinədən keçməyən, yayanın və şəxsi tibbi kartocası olmayan şəxslər işdən kənarlaşdırılır və qatar rəisləri isə məsuliyyətə cəlb olunmaqla onlara qarşı cərimə sanksiyaları da tətbiq oluna bilər.</p> <p>Vaqon bələdçisinin peşə davranışı nədir</p> <p>Sərnişinlərə qatarlarda xidmət edilməsi mədəniyyəti dəmiryolu servisinin ayrılmaz hissəsidir. Sərnişin özüne və ona münasibətdən ümidi olmalıdır ki, onun üçün qatarda və vağzallarda istənilən şərait vardır, ona xidmətlər göstəriləcəkdir.</p> <p>Sərnişinlərə xidmət çətin prosesdir və o sərnişinlə qaon bələdçisinin şəxsi münasibətlərindən asılıdır.</p> <p>Münasibətlərin yaxşı qurulması üçün zahiri qayıq göstərmə, temperament və yaranmış çətin şəraitin aydınlaşdırılması bacarığı qaon bələdçisində olmalıdır.</p> <p>Vaqon bələdçisinin peşə davranışı ondan tələb edir ki, onda saylılıq, hüsn-rəğbət, hörmət-ehtiram, sadə və təvazökar olsun.</p> <p>Sayıqliq - tələb edir ki, həssas və xeyirxah olasan, hüsn-rəğbətlə insanlara münasibət göstərəsən. Bu kobudluğu, lovgalığı, təkkəbürlüyü, yolverilməzliyi, etibarsızlığı, etimadsızlığı və şübhəliyi kənara qoymuş olur.</p> <p>Hüsn-rəğbət - tələb edir ki, təşəbbüs göstərəsən ki, qarşıldığı adamı başa düşürsən və ona gömək edirsən. Xidməti əlaqqəldə mütləq rəhbər işçi işçiləri və işçilər isə öz aralarında bir-birlərini</p>
--	--	---

başa düşməlidirlər.

Hörmət, ehtiram - bu insanlara qarşı böyüklükdür ki, insanın ləyaqətinə qiymət verirsən və bundan da ünsiyyət yaranır.

Sadəlik, təvazökarlıq - mənəvi keyfiyyətdir ki, ətrafdakıların şəxsiyyətə dürüst münasibətinin xüsusiyyətidir. Təvazökar insan özündə heç bir xüsusi heysiyyət hüququnu görmür, insanlara hörmət və izzətlə yanaşır, hesablaşmayı bacara bilir.

Dəmir yolunun xidmətlərindən milyonlarla sərnişin istifadə edir.

Vaqon bələdçisi müxtəlif millətlərin nümayəndələri, müxtəlif xüsusiyyətli insanlarla qarşılaşır. Bunun üçün onlar eyni gülər üzlə qarşılanmalı, maksimum diqqət yetirməlidir ki, hər bir sərnişin göstərilən xidmətdən razı qalsın.

Vaqon bələdçisi başa düşməlidir ki, o nəqliyyatdan istifadə edənlərin qarşısında dəmir yolunun səlahiyyətli nümayəndəsidir və onun hər bir hərəkəti sərnişində bütün dəmir yolu haqqında mənfi fikir yarada bilər. Sərnişin bütün xərcləri və xidmətləri ödəyir və hər-hansı bir çətinlik, neqativ hal onda qıcıqlanma və əsəbiləşmə yaradır.

Hər bir sərnişin istəyir ki, onu mehriban və səmimiyyətlə qarşılasınlar. Mehribanlığın əsası isə – **gülüşdür**. O insanları bir-biri ilə xoş rəftar etməyə çağırır. Sərnişinlə aydın və dəqiq danışılmalıdır; danışan vaxtı həmsöhbətə baxılmalıdır; qəliz sözlər və cümlələr işlənməməlidir, texniki sözlərdən istifadə olunmamalıdır; ayrı-ayrı sərnişinlərin dil çətinliyi, yəni sərnişin ahil yanında, reaksiyası zəif, eşitmə və danışma qabiliyyəti zəif ola bilərlər.

Səsin həyecanına fikir vermək lazımdır. Ola bilir ki, deyilən söz təhqir edici hesab edilmir, lakin səsdəki həyecan təhqir hesab olunur.

Əgər sərnişinin səsinin həyecanı yüksəkdirse vaqon bələdçisi dözümlü olmalı və ona qarşı diqqətli və nəzakətli davranışmalıdır.

Vaqon bələdçisinə icazə verilmir ki, təbiyəsiz, kobud, qısqanc insanın səviyyəsinə düşsün və öz şəxsi hissiyyatını, ləyaqətini itirmiş olsun.

Sərnişinlərə “cənab”, “vətəndaş”, “xanım” az yaşlılara “cavan oğlan”, “cavan qız” deyə müraciət olunmalıdır. Sərnişinə “sən” deyib müraciət etmək olmaz.

Yadda saxlamaq lazımdır ki, işin çətinliyi, pis xəbərin eşidilməsi, şəxsi əhvalının çətin olması vaqon bələdçisinə imkan vermir ki, sərnişinlə hörmətsiz səviyyədə danışın.

Mütəmadi özünə nəzarət və xeyirxahlıq vaqon bələdçisi ilə sərnişinlərin münasibətlərinin əhval-ruhiyyəsini yaxşılaşdırır və vaqon bələdçisinin işə həvəsini artırır. Bələdçi hər bir sərnişinlə danışanda onun səsində maraq və başa düşmə aydın hiss olunmalıdır.

Vaqon bələdçisi başa düşməlidir ki, danışq qaydalarından əlavə o özünü aparma qaydalarına da əməl etməlidir. İş vaxtı əsas qaydalardan biri sərnişinlə heç vaxt mübahisə etməmək, höcətləşməmək. Əgər hətta belə sərnişin düzgün deyilsə yenə də onunla çekişmək və ya mübahisə etmək olmaz. Mütləq düzgün, sakit və xeyirxahlıq səviyyəsi saxlanılmalıdır. Bunun üçün yadda saxlamaq lazımdır: əgər sərnişin kefi pozulmuş, pərişandırsa – hüsн-rəğbət göstərmək, anlaşılmırsa – dözüm, tərsdirə – xüsusi səbir, utanırsa – mehribanlıq, mərhəmət və həssas, narahatırsa – başa düşmək. Əgər bələdçi özünün düzgün olmadığını hiss edərsə vaxtında “Bağışlayın, mən Sizə səhv demişəm”, “Mən düzgün olmamışam” və s. kimi söz-

	<p>ləri deməlidir.</p> <p>Vaqon bələdçisinin əsas işlərindən birincisi qaydalara əməl etmək və özünün zahiri görünüşünə diqqət yetirməkdən ibarətdir. Onun zahiri görünüşü, hərəkətləri, sərnişində dəmir yolu ilə sərnişin daşınmasının təşkilində şəxsi təşürat yaradır və buna görə də vaqon bələdçisinə öz paltarına qarşı diqqətli olmalı, fikir verməlidir ki, geyimi təmiz və ütülü olsun. O sadə və müvafiq geyim formasında olmalıdır.</p>
Vaqon neçə hissədən ibarətdir	<ul style="list-style-type: none"> - ban; - rama; - hərəkət edən hissələr; - avtoqoşqu qurğuları; - əyləc sistemi.
Vaqonlarda əyləc kranlarından hansı hallarda istifadə edilir	<p>Qatarın hərəkəti zamanı vaqonlarda hər hansı bədbəxt hadisə baş verərsə və yaxud qatarın hərəkətinin təhlükəsizliyi təmin olunmazsa belə hallarda əyləc kranından istifadə edilir.</p>
Vaqonlarda hansı maddələrin və əşyaların aparılması qadağandır	<p>Vaqonda partlayıcı, tez alışan (benzin, kerosin, spirt, qaz balonu və s.), üfünət iyi gələn əşyaların aparılması qəti qadağandır.</p>
Vaqonların istismarı zamanı təhlükəsizlik qaydaları	<p>Qatar hərəkətə başlayandan sonra minmək və tam dayanmadan düşmək qadağandır.</p> <p>Vaqon bələdçiləri hərəkət vaxtı vaqonun tambur qapılarını açmamalıdır, çünki güclü təkanlarda, əsasən əyri sahələrdə və yol dəyişənlərdən vaqon keçəndə vaqondan düşə bilərlər. Keçid</p>

	<p>örtüklərinin yerində olmasına nəzarət etmək lazımdır.</p> <p>Vaqonun hərəkəti zamanı qatlanan nərdivanların əndazə durumu təmin olunmalı, üfüqi vəziyyətdə olmaqla bağlı qoyulmalıdır.</p> <p>Akkumulyator batareyalarının yan qapağının açıq vəziyyətində vaqonun hərəkətinə icazə verilmir.</p> <p>Hər bir vaqonun baş tərəfində vaqonun damına qalxmaq üçün nərdivan bərkidilmişdir, hansı ki, yiğilmiş vəziyyətdə olmalı və üçkünclü qifilla bağlı olmaqla plomblanmalıdır.</p> <p>Nərdivanın yerləşdiyi zonada platformanın səviyyəsindən yuxarıda təhlükəsizlik nişanı vurulmalıdır.</p> <p>Vaqonda işləyən zaman vaqon bələdçisi fikir verməlidir ki, əlleri qapının arasında qalmaqla zədələnməsin, sərnişinlərə çay verən zaman və qızdırımda əllərini yandırmamasın.</p> <p>Vaqonların sıra nömrələri və marşrut lövhələri qatar tam dayandıqdan sonra çıxardılmalı və ya asılmalıdır.</p> <p>Vaqonun altında hər hansı bir nasazlığın aradan qaldırılması zamanı vaqon bələdçiləriミニ-kdə dayanmalı və qatarın hərəkət etməməsi üçün işaret verməlidirlər.</p> <p>Vaqonun yüksədiriləsi, dəyişək yataq dəstlərinin salınması, təmir zamanı saz və nöqsansız alət və vasitələrdən istifadə etmək lazımdır.</p> <p>Əlavə linglər və ya uzatma bağlayıcılarından istifadə etmək və ya quraşdırmaq məsləhət deyil. Hər hansı bir işi görən zaman aidiyyəti olmayan digər kənar əşyalar olmamalıdır.</p> <p>Yaxınlıqda yerləşən rəflərin skaflarının qapı tayıları, divanların, rəflərin ağızlıqları lazımi vəziyy-</p>
--	---

yətdə qoyulmalıdır.

Masalar və rəflər yuxarı vəziyyətdə qoyulmalı və cəftələri ilə bağlanmalıdır. Tavan ətrafında işləyən zaman inventarda olan nərdivandan istifadə etmək lazımdır.

Açılan lyukların ağızlılarının qoruyucularının etibarlılığı yoxlanmalıdır. Tavanın lyukları müəyyən olunmuş qaydada qıfilla bağlı, tambur və kupe tavamının lyukları isə qıfıldan əlavə qayıشا bağlanmalıdır.

Vaqonun qapıları müəyyən olunmuş qaydada qıfillarla bağlı, və ya açıq olduqda xüsusi cəftələrlə təchiz olunmalıdır.

Elektrik avadanlıqları ilə işləyən zaman üzü açılmış məstil və təmaslara toxunmaq olmaz.

Elektrik bölüşdürücü lövhədə yerləşən qoruyucuları bunun üçün nəzərdə tutulan xüsusi alətlərin köməyi ilə dəyişdirmək və çıxartmaq olar.

İstilik sistemi elektrik və ya kombili vaqonların vaqon bələdçiləri bu barədə təhsil almırlı, imtahan verdikdən sonra vaqonda cərəyanla işləmək üçün ixtisas komissiyasının vəsiqəsi olmalıdır.

Yüksək gərginlikli cərəyanla qızdırma sistemi olan vaqonun vaqon bələdçisinin fəaliyyəti yalnız qoşma və ayırma ilə bitir, bütün nasazlıq hallarında qatarın elektromexaniki çağırılmalıdır.

Yüksək gərginlikli cərəyanla qızdırma sistemi olan vaqonun vaqon bələdçisinin nəm yiğisidir-ma aparması qadağandır.

Vaqon bələdçisinə lokomotivdən yüksək gərginlik qoşmağa, vaqon arası yüksək gərginlik xəttini qoşmağa və ayırmağa, vaqonaltı yüksək gərginlikli qutunu açmağa, vaqonu stasionar yüksək gərginlikli məntəqəyə qoşmağa qəti icazə verilmir.

Vaqonların qapı və qıfillarının çıxarılması

halda istismar olunması qəti qadağandır.

Açılan pəncərələrin öz-özünə açılması və bağlan-maması üçün dəqiq nizamlanmalıdır.

Qəza çıxışlarının pəncərələrindən qəza halları və texniki baxışdan başqa digər hallarda istifadə olunması qadağandır.

Pəncərələrin lingləri və təcili tormozlama kranları (stop-kran) plomblanmalıdır.

Sistemin bütün əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üçün saz vəziyyətdə olan hərəkəti nizama salan çarxlardan, açarlardan və tutacaqlardan istifadə olunmalıdır.

Nizama salma çarxlarının deşikləri və açarların ağızları klapanların, kranların və tixacların spindel və kvadratları ilə düzgün gəlməlidir. Inventar və alətlər bunun üçün ayrılmış xüsusi yerlərdə saxlanılmalıdır.

Vaqonun istilik sisteminin işləməsi üçün qazanda yüngül tezalışan mayelərdən (benzin, kerosin, dizel yanacağı) istifadə olunması qadağandır. Hətta belə mayeləri vaqonlarda daşımaq və saxlamak olmaz.

Qazanın yandırılması zamanı vaqon bələdçisinin başında papaq və əllərində əlcək olmalıdır.

Kömürün əlavə olunması zamanı diqqətlilə olmaq lazımdır ki, yanmış kömür və yanma qazı əldə və üzdə ciddi yanıqlar yarada bilər. Yanan kömürün və yanmış dənəciklərin paltara düşməməsi üçün ehtiyatlı olmaq lazımdır.

Yanmanın su və ya qarla söndürmək, külü təmizlədikdən sonra ocağa su tökmək və külü qatarın hərəkəti vaxtı yan və tambur qapılarından atmaq olmaz.

İstilik və su təchizatının istismarı zamanı vaqonun döşəməsinə suyun axmasına yol vermək

	<p>olmaz. Boşaltma qurğularının altına mütləq vedrə, yiğici qoyulmalı və ya boşaltmanı təmin etmək üçün şlanqdan istifadə olunmalıdır.</p> <p>Vaqonun nərdivanının pillələri qışda buzdan təmizlənməlidir.</p> <p>Buzun dağıdılması üçün lingdən və digər ağır əşyalardan istifadə etmək olmaz. Çünkü pillələr zədələnə bilər.</p> <p>Buzun təmizlənməsi üçün onu taqqıldatmaqla boşaltmaq, üstünə qaynar su tökmək və dağıdıcı maddələrdən istifadə etmək lazımdır. Buzun üzərinə kömür dənəcikləri də səpilməsinə yol verilir.</p> <p>Kömür üçün nəzərdə tutulan yerlərə həd-dindən artıq kömür yiğmaq olmaz. Ağızlığın deformasiya olmaması və əyilməməsi üçün qıfilla bağlamaq lazımdır.</p>	
Vaqonun qəbulu prosesində aşkar edilən nasazlıq və çatışmazlıqlar barədə kimə məlumat verilməlidir	<p>Bələdçi vaqonun qəbulu prosesində bütün aşkar edilən nasazlıq və çatışmazlıqlar barədə qatar rəisini və qatar elektrik mexanikinə müvafiq tədbirlərin görülməsi ucun məlumat verməyə borcludur.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -idarəetmə pultundan qısamüddəti acma yolu ilə elektrik enerjisi istehlakçılarının işini; -vaqonun gövdəsinə cərəyan axıntısının olmamasını; -akkumulyator batareyalarının vəziyyətini, elektrik lövhəsindəki cihazların göstəricilərinə əsasən onların yüklenməsi dərəcəsini; -buksun qızmasına nəzarət edən isarəverici sistemin ("SKNB") və Yangın işarə verici qurğunun ("UPS") sazlılığını; -su qaynadıcının sazlığını və onun odluğunda alov-qaytarıcının olmasını; -quyruq işarə fənərlərinin sazlığını.
Vaqonun daxili avadanlıqları neçə qrupa bölündür və hansılardır	<p>Sərnişin vaqonlarının növündən, planlaşdırılmışından asılı olaraq sərnişinlərin, baqajın lazımı qaydada yerləşdirilməsinə və vaqon bələdçilərinin iş şəraitinə uyğun olaraq daxili avadanlıqlar çıxarılan və çıxarılmayan avadanlıqlara bölünürler.</p> <p>Çıxarılmayan avadanlıqlara (həmişə vaqonda olan) - mebel, masaciqlar, qəzetlər üçün tor, yuxarı taxcanın pillələri, müxtəlif tutacaqlar və daimi</p>	<p>Vaqon bələdçisi lazım gələrsə, göstərilən avadanlıqların istifadə qaydaları haqqında qatarın elektrik mexanikindən məsləhət almalıdır.</p> <p>Vaqonun tarası nə deməkdir</p> <p>Vaqonun boş halda arabacıqları və təkər cütləri ilə birlikdə ümumi çəkisi tara adlanır.</p> <p>Vaqonun təkər</p> <p>Vaqonun təkər cütlərində buksların (yastıq-</p>

cütlərində buksların (yastıqların) izmə səbəbləri hansıldır	ların) qızması aşağıdakı səbəblərdən baş verə bilər: <ul style="list-style-type: none"> - sürtgү yağıının normadan az olması; - yastıqların diyircəklərinin yeyilməsi; - separatorların qırılması; - daxili və xarici həlqələrin nasazlığı və s. 	Yanğın söndürənlərin şəaliyyəti və istismar qaydaları	Yanğın söndürənlər yanğın söndürmə bölmələri gələnə kimi ən etibarlı və birinci vasitə hesab olunur. Sərnişin və baqaj vaqonlarında aşağıdakı yanğın söndürənlərdən istifadə olunur: OU-3 və OU-6 əllə karbohidratlı; OPU-5 və OPU-10 əllə toz halında olan; OVP-5 əllə hava köpüklü və ya OXVP-10 kimyəvi hava köpüklü; OVM-5 və ya OVM-10 sulu kiçikdağılmış.
Vaqonun uzunluğu necə müəyyən olunur	<p>Qatarın uzunluğunu müəyyən etmək üçün vaqonlar arasındaki məsafə nəzərə alınmalıdır. Vaqonun uzunluğu avtoqoşuların qoşulma oxu da daxil olmaqla 24750 mm təşkil edir.</p> <p>Vaqonların eni və hündürlüyü vaqonun əndazəsinə görə müəyyən edilir.</p> <p>1520 mm-lik relslər arası məsafədə istismar olunan vaqonun gövdəsinin uzunluğu 23600 mm olan dörd oxlu sərnişin vaqonunun bazası 17000 mm qəbul olunmuşdur.</p>	Yanğın söndürənlərin şəaliyyəti və istismar qaydaları	<p>Yanğın söndürənlər bunun üçün müəyyən olunmuş yerlərdə dəstəklərdən asılmalıdır.</p> <p>Bütün sərnişin vaqonları saz vəziyyətdə yanğın söndürən vasitələri ilə təmin olunmalıdır. Məsələn, elektrik qızdırıcılı istilik sistemi olan vaqon iki ədəd karbohidratlı yanğın söndürənlə (bir ədəd vaqon bələdçisinin kuplesində və digəri işlek tamburda) və bir ədəd işlek olmayan tamburda köpüklü yanğın söndürən olmalıdır.</p> <p>Vaqon-restoranlar və vaqon-bufetlərdə isə iki ədəd köpüklü və bir ədəd karbohidratlı (köpük'lər işlek tambur və işlek olmayan tamburda, karbohidratlı isə elektrobölüşdürücü şit olan salonda) yanğın söndürən olmalıdır.</p> <p>Yuxarıdakılardan əlavə, hər bir vaqonda bölgüsdürcü şkafın daxilində toz halında özüşədüşən yanğın söndürən quraşdırırlar. Hər bir sərnişin qatı iki ədəd SPI-20 sənaye üsullu özümüdafiə edən izolədici əleyhqazla təmin olunmalıdır.</p> <p>Karbohidratlı yanğın söndürənlər bərk materialların, cərəyan altında olan və cərəyanı kəsilmiş elektrik mühərriklərinin, generatorların və elektrik cihazlarının məftillərinin yanmasının qarşısının alınması üçün nəzərdə tutulmuşdur.</p>
VU-8 formalı jurnal nə üçündür	<p>Qatar briqadalarının işinə və sərnişinlər xidmət səviyyəsinin qaldırılması məqsədi ilə, hər bir sərnişin vaqonuna bir nüsxədən ibarət VU-8 formalı texniki qurğuların təhvili və qəbulu jurnalı verilməlidir.</p> <p>Bu jurnal vaqonda olmalı və onda daxili avadanlıqların, elektrik sisteminin, havalandırma sisteminin, sanitər-texniki sistemin vəziyyəti, avtoqoşqu, tormoz avadanlıqları, yanğından mühafizə sisteminin vasitələrinin, təkər cütlərinin, buksların və generator ötürürüsünün vəziyyəti barədə vaqon bələdçisi və elektromexaniki tərəfindən qeydlər edilməlidir. Qeydlərdə nasazlığın baş vermə tarixi və səbəbi, nasazlığı aşkar etmiş işçinin adı və soyadı, tələb olunan təmirin qısa məzmunu, təmirin aparılması barədə cavabdeh şəxsin imzaları olmalıdır.</p>	Yanğın söndürənlərin şəaliyyəti və istismar qaydaları	<p>Yanğın söndürənlər yanğın söndürmə bölmələri gələnə kimi ən etibarlı və birinci vasitə hesab olunur.</p> <p>Sərnişin və baqaj vaqonlarında aşağıdakı yanğın söndürənlərdən istifadə olunur: OU-3 və OU-6 əllə karbohidratlı; OPU-5 və OPU-10 əllə toz halında olan; OVP-5 əllə hava köpüklü və ya OXVP-10 kimyəvi hava köpüklü; OVM-5 və ya OVM-10 sulu kiçikdağılmış.</p> <p>Yanğın söndürənlər bunun üçün müəyyən olunmuş yerlərdə dəstəklərdən asılmalıdır.</p> <p>Bütün sərnişin vaqonları saz vəziyyətdə yanğın söndürən vasitələri ilə təmin olunmalıdır. Məsələn, elektrik qızdırıcılı istilik sistemi olan vaqon iki ədəd karbohidratlı yanğın söndürənlə (bir ədəd vaqon bələdçisinin kuplesində və digəri işlek tamburda) və bir ədəd işlek olmayan tamburda köpüklü yanğın söndürən olmalıdır.</p> <p>Vaqon-restoranlar və vaqon-bufetlərdə isə iki ədəd köpüklü və bir ədəd karbohidratlı (köpük'lər işlek tambur və işlek olmayan tamburda, karbohidratlı isə elektrobölüşdürücü şit olan salonda) yanğın söndürən olmalıdır.</p> <p>Yuxarıdakılardan əlavə, hər bir vaqonda bölgüsdürcü şkafın daxilində toz halında özüşədüşən yanğın söndürən quraşdırırlar. Hər bir sərnişin qatı iki ədəd SPI-20 sənaye üsullu özümüdafiə edən izolədici əleyhqazla təmin olunmalıdır.</p> <p>Karbohidratlı yanğın söndürənlər bərk materialların, cərəyan altında olan və cərəyanı kəsilmiş elektrik mühərriklərinin, generatorların və elektrik cihazlarının məftillərinin yanmasının qarşısının alınması üçün nəzərdə tutulmuşdur.</p>

Dəmir yol nəqliyyatında OU-2, OU-5 və OU-6 karbohidratlı yanın söndürənlərdən daha çox istifadə olunur. Onlar polad balon, mayeli karbohidrat və qıfa oxşar xüsusi ventil ilə təchiz olunmuşdur.

Karbohidratlı yanın söndürəni fəaliyyətə gətirmək lazımlı gəldikdə onu dəstəkdən çıxartmaq, sol əl ilə qulpdan tutmaqla sağ əl ilə nizam çarxını dayanana qədər çevirmək lazımdır. İti axma məsafəsi üç metri keçmər. Axan karbohidrat qazını (aerozolu) odun üzərinə kənardan başlamaqla aparmaq lazımdır.

Yanın söndürəndən istifadə zamanı balonu üfüqi vəziyyətdə tutmaq olmaz, bu vəziyyətdə yanın söndürən normal işləmir.

Karbohidratlı yanın söndürənlər 30...50 saniyə ərzində təsirli işləyir. Karbohidratlı yanın söndürən dövrü olaraq yoxlanmalıdır: çəkinin yoxlanması hər üç aydan bir, hidravlik sınaqla balonu müayinə etmə hər beş ildən bir. Bağlayıcı və qoruyucu qurğular isə plomblanmalıdır.

Köpüklü yanın söndürənlər cərəyan altında olan elektrik avadanlıqlarından başqa bütün yanın materialları, mayeli və vəqonun konstruktiv elementlərinin söndürülməsi üçün nəzərdə tutulmuşdur.

OP-5 köpüklü yanın söndürən silindir formalı metal gövdədən, turşu üçün stekandan, tutacağı olan qapaq və qoruyucu qurğudan ibarətdir. OP-5 köpüklü yanın söndürənini fəaliyyətə gətirmək üçün onu dəstəkdən çıxartmaq, qulpu 180° sona qədər çevirmək və axıntını oda qarşı tutmaq lazımdır. Yanın söndürənin hərəkət fəaliyyəti 60...70 saniyə və axma məsafəsi 6...8 metrdir.

Turşulu və qələvili yanın söndürənləri

keyfiyyətini ildə bir dəfə və gövdəni isə hər üç ildən bir hidravlik sınaq üçün yoxlamaq lazımdır.

OPU-5 və OPU-10 tozlu yanın söndürənləri xalq təsərrüfatı və dəmiryol nəqliyyatında birinci vasitə kimi bərk, maye, qazlı maddələrin və 1000 V qədər gərginlikdə olan elektrik qurğularının söndürülməsi üçün nəzərdə tutulmuşdur. Eyni zamanda qələvi və digər materiallar hava daxil olmadan yanma baş verə bilər ki, bu halda tozlu odsöndürənlər daha effektiv olaraq söndürməni təmin edir.

Odsöndürənlərin işləmə prinsipi turşulu və qələvili hissələrin qarışmasından alının köpüyün söndürmə tərkibindən asılıdır. Reaksiya nəticəsində lazımi təzyiqdə karbohidratlı qaz əmələ gəlir və axıntı şəklində axmağa başlayır.

Yanın söndürənləri fəaliyyətə gətirmək üçün bağlayıcı qurğunu qulp vasitəsi ilə açır və onu axıra qədər yuxarıya çevirdikdə turşulu stekandakı klapan ağızlıqdan aralanır. Qulpu fırlatıldıqdan sonra onun dəstəyinin axıra qədər yuxarı qaldırmaq lazımdır. Yanı söndürəni hərəkətə gətirmək üçün zərbə tələb olunur.

Yanın söndürəndən köpük çevirməni apardıqdan 1 saniyə sonra, yəni membran deşildikdən və balonda təzyiq yarandıqdan sonra axmağa başlayır.

Bərk materialların yanması zamanı axan köpüyü daha çox od olan hissəyə tutmaq və sonradan yavaş-yavaş az yanın sahəyə hərəkət etdirmək lazımdır.

Maye yanmaların söndürülməsi zamanı çalışmaq lazımdır ki, bütün yanın sahə köpüklə örtüsün.

Yanın söndürənlərin doldurulması, yoxlan-

ması və sınağı ancaq bunun üçün xüsusi hazırlanmış işçi tərəfindən aparılmalıdır.

Doldurma, yoxlama, sınaq vaxtı və bunları edən işçinin adı, soyadı yanğın söndürənin gövdəsində və pasportunda göstərilməlidir. Plombsuz, qıfsız, nasaz qıflı və ventilli, vaxtında yoxlanılmış və sınaq keçirilməmiş, nasaz qulpu və hissələri olan yanğın söndürənlər yenisi ilə əvəz olunmalıdır. **Havanın aşağı temperaturlarında istilik sistemi işləməyən dövrlərdə köpüklü yanğın söndürənlər vaqonlardan yiğisdirilməlidir.**

Sərnişin vaqonlarına xidmət edən heyətin müstəqil işləməsi üçün müvafiq program əsasında hazırlıq keçməli, yanğın təhlükəsizliyi barədə imtahan verməlidir. Bu yalnız vaqonlarda işləmək üçün deyil eyni zamanda dəmir yolunun digər sahələrində işləmək və əldə olan vasitələrdən istifadə etmək təcrübəsi də öyrənilməlidir. Bunlardan əlavə isə hər bir reysdən əvvəl mütəxəssis tərəfindən yanğın təhlükəsizliyi barədə təlimat keçirilməli və təlimat keçmə jurnalında müvafiq qeydiyyat edilməlidir.

Vaqonlarda yanğın təhlükəsizliyinə və yanğınsöndürmə vasitələr ilə təmininə öz vəzifə səlahiyyətləri daxilində qatar rəisi, qatarın elektromexaniki, vaqon-restoranların müdirləri cavabdehlik daşıyırlar.

Qatar briqadaları isə yanğınsöndürmə avadanlıqlarının saxlanılmasına və mütəmadi olaraq hazır vəziyyətdə saxlanılmasına cavabdehdirlər.

Vaqon bələdçiləri yanğın söndürənlərin olduqları yeri bilməli və yanğın baş verən zaman öz fəaliyyətlərini bilməlidirlər.

Növbətçiliyi qəbul edən vaqon bələdçisi borcludur ki, yanğınsöndürmə inventarlarının yerin-

də olmasını və sazlığıni yoxlasın. Bütün bu qeyd olunanların hamısı bir başa qatar rəisinin nəzarətində olmalıdır.

Sərnişin vaqonunda qatarın hərəkəti vaxtı yanğın baş verərsə hər bir işçi (qatar rəisi, elektrik mexaniki, vaqon-restoran müdürü, vaqon bələdçisi, baqaj vaqonunun yük qəbul-təhvilçisi) tacili qatarı stop-kranla dayandırmalı, əgər qatar rəisi və elektromexaniki yanğın baş verən vaqonda yoxdursa qonşu vaqon bələdçilərinin kəməyi və zəncir üsulu ilə qatar rəisi və elektromexaniki çağırılmalı, elektriklə qızdırma sistemi xətdən ayrılmalı, sərnişinlərin və onların əşyalarının təxliyə olunması işi təşkil edilməli və ilk vasitələrlə yanğının söndürülməsi üçün tədbirlər görülməlidir.

Yadda saxlamaq lazımdır ki, yanğın baş verən zaman sərnişinlərin təxliyə olunması və yanğının söndürülməsi üçün maneə olan dəmir yol körpülərinin, estakadanın, tunellərin və yol xətlərinin altından, dərə üstündən keçən zaman qatarın saxlanılmasına yol verilmir.

Mənzillər arasında qatar saxlanarkən dəmir yollarının texniki təhlükəsizlik Qaydalarına əsasən bütün təhlükəsizlik tədbirləri nəzərə alınmalıdır. Bunlardan əlavə qatar rəisi lokomotiv briqadasına məlumat verməlidir ki, hadisə barədə qatar dispeçerinə məlumat ötürülsün.

Qatar rəisi qatarın digər işçiləri ilə birlikdə yanğının söndürülməsi üçün tədbirlər görməli və qarışiq yollarda işarəvermə Təlimatına müvafiq olaraq qatarın çəpərlənməsini təmin etməlidir. Ən çox diqqət sərnişinlərin təxliyə olunmasına yönəlməlidir.

Növbətçi vaqon bələdçisi istirahət edən vaqon bələdçisinin yuxudan oyatmalı, sərnişinlərin

təxliyə olunması üçün onları xəbərdar etməli, kuperlərin, tamburların yan çıxış qapılarını və qəza çıxışlarını müəyyən olunmuş qaydada açmalıdır.

Sərnişinlərin təxliyəsi zamanı isə ancaq yan təhlükəsiz tərəfdəki qapılar açılmalıdır. Təxminən bu məzmunda "*Vətəndaş sərnişinlər! Yangının baş verəsi səbəbi ilə əlaqədar olaraq xahiş edirəm vaqonu tərk edəsiniz. Bütün qapılar və qəza çıxışları açıqdır*".

Sərnişinlərin təxliyəsi zamanı çalışmaq lazımdır ki, şəxsi əşyalar çıxışlarda təxliyə olunma üçün maneçilik yaratmasın. Birinci növbədə çalışmaq lazımdır ki, uşaqlı, əlil və ahil sərnişinlər digər vaqonlarda yerləşdirilsinlər.

Sərnişinlər təxliyə olunduqdan sonra vaqon bələdçiləri qatar rəisinin və elektromexanikinin gəlməsini gözləmədən SPİ-20 əleyhqaz, yanğınsöndürən və ehtiyat su ilə yanığının söndürülməsinə başlamaq lazımdır.

Sərnişinlər təxliyə olunduqdan, vaqondan vaqona keçdikdən sonra yanım baş verən vaqonla qonşu vaqonların arasındaki qapılar bağlanmalıdır.

Hadisə yerinə yanğınsöndürmə bölməsinin komanda heyəti gəldikdən sonra işə rəhbərliyi, hərəkətə başlamani və yanığının söndürülməsinə dair onların göstərişlərini qatarın briqada heyəti yerinə yetirməlidir.

Əgər vaqonda elektrik avadanlıqları və elektrik məftilləri yanmışdırsa bütün cərəyan xətləri kəsilməlidir, gecə vaxtında isə sərnişinlər tam təxliyə olunana qədər qəza işıqlandırması yanmalıdır. Yanmış məftilləri və elektrik avadanlıqlarını yalnız karbohidratlı yanım söndürənlərlə söndürülər.

Vaqonda qazanın yandırılması və qızdırıcıların işə salınması zamanı tüstü və buna oxşar

iyələr gəldikdə vaqon bələdçisi tüstü çəkən borunun sazlığını yoxlamalı, istilik və qızdırma sisteminin elektrik avadanlıqlarının istismarını yoxlamalı, tüstünün, iyin yaranması səbəbini müəyyən etməlidir. Bunun üçün diqqətlə, əsasən də qazanxana bölməsinin tavanında, damında və xidməti şöbədəki elektrik avadanlıqlarının altında yanma mənbəyinin olub-olmamasını yoxlamaq lazımdır. Əgər rezinin yanmasına oxşar iy gələrsə vaqonun bütün kuperlərini, xidməti bölməni, vaqonlararası sufle və elektrik avadanlıqlarının sazlığı yoxlanılmalıdır.

Əgər yanğını söndürmək mümkün olmursa onda qatar rəisi lokomotiv briqadasına qatar dispetçeri ilə əlaqə saxlamamı həvalə etməklə yaxınlaşdakı yanğınsöndürmə komandasını çağırmalı və eyni zamanda yanma baş verən vaqonun tərkibdən açılması üçün tədbirlər görməlidir.

Yanım təhlükəsizliyinin təminində aparıcı rolu vaqon bələdçiləri daşıyırlar. Onların səyi və yanım təhlükəsizliyinin tələblərinə tam və qayda əsasında əməl etməsi hərəkət tərkibinin qəzasız hərəkətinə və sərnişinlərin təhlükəsiz və komfortla hərəkətinə zəmin yaratmış olur.

Yanım təhlükəsizliyi işarəvericisi nə üçündür və iş principini izah edin

Sərnişin vaqonlarında avtomatik idarə olunan, yerlərdə yanmağa nəzarət edən yanımı aşkar edən qurğular quraşdırılır.

Yanım təhlükəsizliyi işarəvericisi (bundan sonra YTİ) istilik və tüstüyə qarşı münasibət göstərmək üsulu ilə işləyir. Yanımın istilik xəbərvericisi nəzarət olunan sahədə $5...10^0$ S/dəqiqədə maksimum $70...80^0$ S temperatura olduqda işə düşür.

Yanığının tüstü xəbərvericisi nəzarət olunan sahədə tüstünün yaranma göstəricisindən (digər məhsulların yanma tüstüsü sayından) asılı olaraq

<p>hər vəqon üçün müvafiq olaraq quraşdırılır. Xəbər-vericilər gizlin yerlərdə quraşdırılır ki, ora sərnişinlər tərəfindən giriş olmasın.</p> <p>YTİ vaqonun daxilində yanma yerini göstərməklə akustik və optik işarələr verir.</p> <p>İşarənin verilmə vaxtı 2 saniyədən artıq olmur. Qurğu avtomatik olaraq xətlərdəki nasazlıq barədə (qapanma, qırılma) işarəverir. Qatarda baş verən yanğın mənbəyinin vaxtında aşkarlanması, qatar heyyətinin yanğınlı təcili mübarizə aparmağa imkan verir və ya təcili surətdə təxliyə olunma üçün mümkün qədər vaxtin əldə olmasına imkan yaradır.</p> <p>Əgər YTİ vaqonda olmazsa onda mənbədə yanma baş verdikdən və vaqonu tüstü basıldıqdan sonra aşkar etmək olur ki, bu da təhlükəsizlik tədirilərinin görülməsində gecikmələrə səbəb olur.</p> <p>YTİ-nin idarəolunma və işarəvermə elementləri onlara xidmət üçün xidməti bölmədə qabaq lövhənin üzərində YTİ-nin qəbul-nəzarət cihazları ilə təmin olunmuşdur.</p> <p>Sərnişin vaqonlarında “Tesla-Libereç” yanğın təhlükəsizliyi işarəvericiləri quraşdırılır ki, onda YTİ-TM nəqliyyat vaqonunun yanğın təhlükəsizliyi və qazla yanğın söndürmə (QYS) qurğusu vardır. “Tesla-Libereç” yanğın təhlükəsizliyi işarəvericisi mərkəzi pultda birləşmiş iki ədəd ionlaşmış tüstü və kombinə edilmiş (maksimum diferensiallaşdırılmış) istilik vericilərdən ibarətdir.</p> <p>YTİ-nin əsas qovşağı – mərkəzi pultu (yanğın zamanı optik və akustik işarələri yerini göstərməklə işarə verir, YTİ-nin özünü diaqnostika edir, mərkəzi pultla datçık arasında 24 V gərginlikdə məftillə əlaqə saxlayır, datçıkları mütəmadi olaraq nəzarətdə saxlayır və nasazlıqlar baş verdikdə işarə verməni təmin edir, YTİ-nin işə hazır olmasına işarə</p>	<p>verir və yalan işarələrin yaranmasının qarşısını alır.</p> <p>Ionlaşdırılmış tüstü vericisi ətraf havada yanmanın başlanmasına ehtimal olan halda işə düşür.</p> <p>Kombil istilik vericisi quraşdırılmış sahədə 10^0S / də-qıqədən 60^0S-ə qədər olduqda işə düşür. Mərkəzi pult kupe vaqonlarda ayrıca blokdan ibarət olmaqla xidməti kупедə təmiz yataq dəstləri saxlanan şkafın altında quraşdırılır.</p> <p>Kupe vaqonlarda 14 ədəd datçık quraşdırılır ki, bunlardan 13 ədəd ionlaşdırılmış tüstülü - hər kупедə bir ədəd və bir ədəd elektrik bölüşdürücü şkafın daxilində, bir ədəd isə kombili istilik qazanxana bölməsində olur. Vericilər mərkəzi pultlar iki məftilli sxem əsasında məftil ilə əlaqələndirilmişdir.</p> <p>Mərkəzi pult universal olduğundan onu istənilən kupe vaqonunda quraşdırmaq olar.</p> <p>YTİ-nin sazığını yoxlamaq üçün əvvəlcə qapağı açmaq, “Sınaq” düyməsini basmaq bu zaman ətəkdə “Umumi yanğın” işıq diodu təxminən 20 saniyə görünəcək və sonra öz-özünə itəcəkdir. “Sınaq” düyməsinin vəziyyəti 11 düyməsi ilə nizamlanır ki, hansı ki düyməni basdıqda işıq diodu yanmağa başlayır. “Sınaq” düyməsi ayırdıqda Yanğın akustik və optik işarəvericiləri öz-özünə sönəcəkdir.</p>	<p>Yanmada, zəhərlənmədə zəhərli ilan vurmada ilk yardım qaydaları</p>	<p>Yanıqlar termik – odnan, buxarnan, qaynar əşya və vasitələrinə; kimyəvi – turşu və qələvilərdən; cərəyanla – elektrik gərginliyi ilə olabilir.</p> <p>Əgər zərərçəkənin paltarı yanırsa üzərini sıx toxunmuş palto və s. ilə örtmək və odu su ilə söndürmək lazımdır. Yanan paltarla qaçmaq olmaz,</p>
---	--	---	---

yanan sahəyə külək daxil olması isə yanmış sahəsini artırır bilər.

Zərərçəkənin yanmış sahəsini yoluxdurma-
maq üçün vazelin, yağ, maz, piy sürtmək və çay
sodası təkmək və sucuqları deşmək olmaz. Ancaq
steril sarğılar qoyulmalıdır.

Yanmış insanın ayaqqabısını və paltarını
soyundurmaq əvəzinə qayçı ilə kəsməklə aralayıb
ehmalca çıxartmaq və yanmış sahəyə odekolon və
spirtdə isladılmış sarğı qoymaq lazımdır. İslatma
üçün tünd çay cövhərindən və 50 %-li kalium
permanqanat və 2%-li çay sodasının (bir çay qaşığı)
məhlulundan da istifadə etmək olar.

**Ağır və böyük yanmalarda zərərçəkəni tə-
miz mələfəyə bükəmək, ona isti çay verməklə sakit-
ləşdirmək və həkim çağırmaq lazımdır.**

Yanmış üz nahiyyesini steril tənziflə örtmək
olar.

Gözün yanması zamanı bir stəkan suyu 1
çay qaşığı qədər borat turşusu məhlulu ilə soyuq
islatma qoymaqla zərərçəkəni həkimə göndərmək
lazımdır.

Kimyəvi yanmada yanma dərinliyi kimyəvi
maddənin təsir etmə vaxtından çox asılıdır. Bunun
üçün yanmış sahəni axan su altında 15 – 20 dəqiqə
ərzində yumaq lazımdır. Əgər turşu və ya qələvi
dəriyə keçmişdirse paltar sahəsini yuduqdan sonra
onu çıxartmaq və dərini də yumaq lazımdır.

Bədənin yanmış hissəsini yumaq üçün suya
soda, diş tozu və ya maqnezium əlavə etmək daha
məsləhətlidir. Əgər bunlar yoxdursa yanmış sahəyə
çoxlu miqdarda su təkmək və bundan sonra həkimə
çatdırılana qədər neytrallaşdırma məhlulları ilə
sarğı qoymaq lazımdır.

Yolda, əsasən də yaz və yayda zay konser-

vlərdən, təzə olmayan balıq və kolbasa məhsul-
lərindən, qidalanmaya yaramayan göbələklərdən və
keyfiyyətsiz qida məhsullarından zəhərlənmələr baş
verir.

Zəhərlənmənin əlamətləri: ürəyin bulan-
maası, ishal və mədə ətrafında ağrılardır.

Keyfiyyətsiz qidalardan zəhərlənmələrdə də
zərərçəkənə manqan dənəciyi və ya çay sodası
qarışdırılmış 6 – 10 stəkan isti su içirtməklə sünü
qusma yaratmaq lazımdır. Bundan sonra isə 1 – 2
həb fəallaşdırılmış kömür vermək və vəziyyətinin
pis və ya yaxşı olmasından asılı olmayaraq zərər-
çəkən həkim müalicə müəssisəsinə göndərilməlidir.

Spirtlə işkilərin də həddindən artıq içilməsi
alkoqolnan zəhərlənməyə gətirib çıxardır. Bu halda
güclü baş ağrıları, başın gicəllənməsi, ürək bulan-
ması, zəiflik yaddaşın korlanması kimi əlamətlər
yaranır.

**Alkoqol zəhərlənməsində əsas yardım zəhə-
rin bədəndən çıxardılmasıdır.** Buna görə sadə
yardım suya çay sodası əlavə olunmuş (bir stəkan
suya bir çay qaşığı) məhlul ilə davamlı olaraq 2 – 3
stəkan içirdilir və ağızına barmaqları salmaqla yum-
şaq hissədə qıcıqlandırma yaratmaqla sünü qusma
yolu ilə bu işi bir neçə dəfə təkrar etməklə mədəni
bosaltmaq və yumaq lazımdır. Bundan sonra
alkoqolla zəhərlənmiş sərnişinə 5 – 6 damcı naşatır
spirtini bir stəkan suya töküb vermək lazımdır ki,
içsin.

**Qaz və buxarla zəhərlənmələrin bütün hal-
lərində zərərçəkəni zəhərli zonadan uzaqlaşdırmaq,**
paltarını aralamaq, təmiz hava gəlməsini təmin
etmək, pəncərə və qapıları açmaqla hava cərəyanı
yaratmaq, uzatmaq, ayaqlarını yuxarı qaldırmaq və
naşatır spirti vermək lazımdır ki, iyəsin. Tənəffüs

<p>Yol gedən sərnişin həmin vaqonda yolunu davam etdirmək istədikdə vəzifəniz</p>	<p>dayananda isə süni tənəffüs verməyə başlamaq lazımdır. Zəhərlənmələrin bütün hallarında zərərçəkən həkim müalicə müəssisəsinə göndərilməlidir.</p> <p>Zəhərli ilan və digər həşəratlarla sancmada ilk tibbi yardımı dərhal dayanmadan etmək lazımdır. Sancma yerindən 4 – 5 dəqiqə ərzində bir neçə damcı qan çıxartmaq və bunun üçün həmin yerə qan sorulması üçün banka da qoymaq tələb olunur. Zəhərin ağızla sorulması yol verilməzdür. Ola bilər ki, selikli qişa, dişin dibinin və çənənin zədələnməsindən zəhər yardımını aparanın həyatı üçün də təhlükə yarada bilər. İlan vuran adama bir saat ərzində “antigürzə” zərdabı vurulmalıdır. Əgər o yoxdur sancma yerini spička ilə yandırmaq da olar. Bu halda sorula bilməyən zəhər parçalanır.</p> <p>Arı və eşək arısı ilə sancmada üzərinə nəşatır spirti ilə su qarışığından islatma qoymaq tələb olunur.</p>	<p>xahiş edir, bu halda vəzifəniz</p> <p>edilir. Sərnişinin arzusu ilə yüksək kateqoriyalı vaqona keçirilməsi haqqının ödənilməsi barədə qatar rəisi tərəfindən sərnişinə müxtəlif yığım qəbzi verilir və ya yoldakı stansiyaların birindəki bilet kassasında gediş sənədi tərtib edilir.</p> <p>Yüksək kateqoriyalı yerlərin tutulmasına onun haqqı ödənilidikdən sonra icazə verilir.</p> <p>Yüksək kateqoriyalı vaqona keçərkən əlavə ödənişin məbləği müvafiq kateqoriyalı vaqonlarda gedişin dəyərinin fərqi kimi stansiyalararası məsfəyə görə müəyyən edilir.</p> <p>Sərnişinin arzusu ilə yolda aşağı kateqoriyalı vaqona keçirilməsi zamanı heç bir hesablaşma aparmadan və əvvəlki ödənişlərdən haqq qaytarılmadan aparılır.</p>
<p>Yol gedərkən sərnişinin yüksək və ya aşağı kateqoriyalı vaqona keçirilməsini</p>	<p>Aralıq stansiyalardan birinədək vaqonda yol gedən sərnişin həmin vaqonda yolunu davam etdirmək istədikdə bu barədə bələdçi vasitəsilə qatar rəisinə məlumat verməlidir ki, o da “BYB”-nın razılığı ilə sərnişinə müxtəlif yığım qəbzi ilə qarşidakı gediş üçün sənəd tərtib edir. Əks təqdirdə sərnişin həmin vaqonda yolunu davam etdirmək hüququnu itirir.</p> <p>Sərnişin getdiyi qatarda boş yer olarsa, öz gediş şəraitini yaxşılaşdırıb yüksək kateqoriyalı vaqona kecmək hüququna malikdir. Sərnişin bu barədə bələdçi vasitəsi ilə qatar rəisinə xəbər verməlidir. Sahadə gediş sənədinin satışına mərkəzləşdirilmiş rəhbərlik olduqda, sərnişinin yüksək kateqoriyalı vaqona kecməsi onların razılığı ilə icra</p>	<p>Yola düşməzdən öncə vaqon bələdçisi vaqonu qəbul edərkən nələri yoxlamalıdır</p> <p>-vaqonda bütün tutacaqların, keçid meydancalarının, tambur giriş meydancalarının, həmçinin kapılarının və qapı cəftələrinin sazlığını;</p> <ul style="list-style-type: none"> -stop-kranlarda və qəza çıxışlarının acma dəstəklərində plombların olub-olmadığını; -qazanxana bölməsində və tualetlərdə yanğınsöndürmə kranlarının sazlığını və orada şlanqların olmasını; -vaqonun sanitər vəziyyətini; -vaqonun içməli su ilə təchizatını və içməli su kranının işini; -kranların, əluzyuyanların və unitazların təmizliyini, mexanizmlərinin vəziyyətini; -yanğın söndürənlərin müddətinin və onların üzərində plombların olmasını; -quyruq işarə fənərlərinin sazlığını; -daxili avadanlıqların sazlığını; -sərnişin vaqonu avadanlığının qəbulu, təh-

<i>Yola hazırlaşarkən və olarkən texniki təhlükəsizlik tələbləri nələrdir</i>	<p>vili və texniki vəziyyəti jurnalının (VU-8) olmasını;</p> <ul style="list-style-type: none"> -isitmə sistemi və suqaynadıcı ucun yanacağın olmasını; -əl tormozunun fəaliyyətini; -tibbi yardımın göstərilməsi ucun apteckanın (dərman qutusunun), eləcə də qərargah və qonunda sanitər xərəyin olmasını; -yataq dəstinin, sabunun, yuyucu və dezinfeksiya edici vasitələrin, tualet kağızının olmasını; -təmizləmə inventarının (tozsoran, süpürgə, zibil və su ucun vedrə, zibil götürən, döşəməni silmək ucun əskilər, dezodorant, dezinfeksiyaedici vasitələr) olmasını; -vaqonun daxillinin (sərnişin və xidməti bölmələrin, dəhliz, tambur və tualetlərin, qapı və pəncərə şüşələrinin, plafonların və s.) sanitər normalara uyğun reysə hazırlanmasını bələdçi həyata keçirir. <p>Bələdçi vaqona hər iki tərəfdən marşrut lövhələrini, pəncərənin iç tərəfindən isə qatarın tərtibat sxeminiə uyğun olaraq vaqonun sıra nömrəsini asmalıdır.</p>
--	---

	<p>dayaqları, işıqforlar, ehtiyat hissələri qəfəsləri və s.) vardır ki, oradan insanların keçməsi təhlükəlidir. Əsasən sutkanın dumanlı vaxtlarında, işarələrin pis görünməsi və eşidilməsi, qar yağında və buzlaşma olan hallarda daha ehtiyatlı olmaq lazımdır.</p> <p>Hərəkət vaxtı fikir vermək lazımdır ki, yollara yaxın yerdə kənar əşyalar vardırı, hansı ki, onlar hərəkət tərkibinin hərəkətinə maneçilik yarada bilər.</p> <p>Dəmir yollarını müəyyən olunmuş yerlərdən, keçidlərdən keçmək lazımdır. Əgər müəyyən olunmamış yerdən keçmək lazımlı gəlirsə əvvəlcədən yaxınlaşan qatarın və lokomotivin olmamasını dəqiqləşdiridikdən sonra yolun oxunun düz küçünə istiqamətdə keçilməlidir.</p> <p>Yolları keçən zaman relsin başlığını və yoldəyişənlərin hissələrinin üzərinə, əsasən də mərkəzləşmiş qaydada işləyən yoldəyişənlərin üzərinə ayaq qoymaq olmaz.</p> <p>Keçmə zamanı diqqətli olmaq lazımdır ki, şüşə qırıqlarının, yağılı yerlərin, digər iti və sürüşkən yerlərdə sürüşmə ehtimalı daha çox olur.</p> <p>Hərəkətdə olan lokomotivin, motovozun, vaqonun və digər hərəkət tərkibinin qabağından yürüüb keçmək qəti qadağandır.</p> <p>Əgər keçmək istədiyin yolda hərəkət tərkibi dayanmışdırsa, yük vaqonunun tormoz meydançasından, sərnişin vaqonun tamburundan istifadə etmək lazımdır, vaqonların altından keçmək olmaz.</p> <p>Tormoz meydançasından düşən zaman tutacaqların və ayaqaltılarının yerində olmasını, qarşidakı yolda hərəkətin olub-olmamasını və yollar arasında digər maneənin olmasını dəqiqləşdirmək lazımdır.</p> <p>Tormoz meydançasından düşən zaman üzünüyü vaqona tərəf çevirməklə və tutacaqdən tutaraq</p>
--	--

<p>düşmək lazımdır.</p> <p>Yolda vaqonlardan və ya lokomotivdən ibarət tərkib dayanmışdırsa onda yolu tərkibdən 5 metr məsafədən, əgər vaqonlar açılıbsa onların arasında məsafə 10 metr olduqda keçmək lazımdır.</p> <p>Qatarların hərəkəti və manevr işlərində ondan aşağısı 2 metr, əgər qatar 120 km/saat sürətlə keçirse yaxınlıqdakı relsdən 5 metr aralıda təhlükəsiz yerdə dayanmaq lazımdır.</p> <p>Dəmir yol nəqliyyatı işçiləri elektrikləşdirilmiş sahələrdə işlədiklərinə görə daimi iş yerlərində təlimat vaxtı elektrikləşmiş sahələrin işinin təhlükəsizlik qaydaları ilə təlimatlandırılmalı və bu barədə müvafiq jurnalda qeydlər aparılmalıdır.</p> <p>Elektrikləşmiş dəmir yolu stansiya və sahələrində qadağan edilir:</p> <ul style="list-style-type: none"> -gərginlik altında olan təmas xəttinə aşağısı 2 metrdən çox yaxınlaşmaq; -vaqonun elektrik avadanlığı hissələrinə toxunmaq, birləşmiş elektrik qızdırıcı sisteminin hissələrinə toxunmaq; -vaqonun damına qalxmaq, orada olmaqla hər-hansı bir iş aparmaq (dam örtüyünə baxmaq, qazanın və qızdırıcının tüstü borusunu təmizləmək, deflektorları yoxlamaq və s.). <p>Bütün bunlara gərginlik ayrıldıqdan sonra icazə verilir.</p> <p>Təmas xəttinin qırılması zamanı onun hər-hansı bir hissəsinə toxunmaq qadağandır. Dəmir yol nəqliyyatının işçiləri yüksək gərginlikli təmas xəttinin qırılmasını, dəmiryol relslərinin üstünə düşməsini və xətdən kənar əşyaların asıldığını aşkar edən kimi növbətçi distansiyaya, stansiya növbətçisinə və ya qatar dispetçerinə təcili məlumat verməli və təmir briqadaları gələnə kimi hadisə yerini çəpər-</p>	<p>ləməli və nəzarət etməlidir ki, qırılmış məftillərə 10 metr məsafəyə kimi heç kim yaxınlaşmasın.</p> <p>Əgər təsadüf nəticəsində gərginlik altında olan məftil vaqona toxunmuş və yanma baş vermişdirsə, vaqonu tərk etməyə imkan yoxdursa bu zaman bir yerdə dayanmaq, əl ilə vaqonun heç bir yerində tutmamaq şərti ilə iki ayaqla birdən vaqondan yerə tullanmaq və gərginlik ayrılanan qədər bir yerdə qalmaq lazımdır.</p> <p>Əsas məsələlərdən biri gərginlik addımı adlanır, yəni cərəyan yerə axır. Şərtlər müxtəlifdir, iki ayaq nöqtəsinin yerə birdən toxunması elə gərginlik addımıdır. Cərəyanın yerə axması qrunut xüsusi müşavimətindən asılıdır, hansı ki, nəm olduqda axma azalır. Gərginlik addımı cərəyan olan təmasın qırılmış məftilin yerə düşməsindən də yaranı bilər. Gərginlik addımı zonası – ətrafdan məftilin yerə toxunduğu nöqtənin mərkəzindən radius ilə 20 metrdir. İnsan üçün təhlükəsiz zona isə bu əhatədən kənardadır.</p> <p>Təsadüfən bu təhlükəli gərginlik addımı zonasına düdükdə təcili oranı qayda əsasında tərk etmək lazımdır: pəncələri birləşdirmək, tələsmədən pəncədən artıq addım atmamaqla və ya tullanmaqla.</p> <p>Yolda hərəkət vaxtı təkər cütlərinə baxışı kim aparır, baş verən nasazlıqlar nələrdən ola bilər</p> <p>Təkər cütləri vaqonun hərəkət hissəsinin əsas elementindən hesab edilir.</p> <p>Hərəkətin təhlükəsizliyi onun vəziyyətindən və sazlığından asılıdır.</p> <p>Təkər cütlərinə baxışı vaqon müayinəcileri aparırlar. Lakin, hərəkətin təhlükəsizliyinə əngəl törədən nasazlıq hərəkət vaxtı, yəni yolda da baş verə bilər. Bunun üçün vaqon bələdçiləri və qatar briqasının üzvləri xüsusi şablondan istifadə qaydalarını öyrənməli, baş verən nasazlığı bilməli və qatarın</p>
--	---

	sonrakı hərəkəti üçün qərar qəbul etməlidirlər.
	<p>Dayanacaqlarda və hərəkət istiqamətində şablon olmadığı halda sürüngəc uzununa görə dərinliyi aşağıdakı ölçülərdə olmalıdır.</p>
Sürüngəcin uzunluğu	mm 50 60 75 85 100 120 145 205
Sürüngəcin əmi	mm 0,7 1,0 1,5 2,0 3,0 4,0 6,0 12,0

Bundan əlavə olaraq vaqon bələdçiləri vaqonun içərisində gəzmək və keçid meydançasında olmaqla təkər cütlərinin titrəməsini aşkar etməyi bacarmalıdır.

Sürüngəc olduqda, bərabər ölçülü tiqqılıt (stuk) səsləri göldikdə qatar rəisinə, qatar uestasına və hərəkət hissələrini yoxlayan stansiyadakı vaqon müayinəcisinə məlumat verilməlidirlər.

Yolda hərəkət zamanı bələdçinin vəzifə borcu	<ul style="list-style-type: none"> -sərnişinlərə onların gedişi haqqında lazımi izahatlar vermək və ya onların digər vəzifəli şəxslərdən izahat almalarına köməklik etmək; -yataq yerlərini vaxtında salmaq (duzeltmək), sərnişinləri qəzet, jurnal, reklam və informasiya materialları, eləcə də çay ərzağı, şahmat və s. mədəni inventarla təmin etmək; -sərnişinlərin tələbi ilə beynəlxalq gediş sənədlərində müəyyən edilmiş qeydlər aparmaq və onları stansiyanın möhürü (stempeli) ilə təsdiqlətmək; -vaqon texniki nasazlıq nəticəsində açıldıqda sərnişinləri bu barədə xəbərdar etmək və gediş sənədləri (biletlər) üzərində vaqonun açılması barədə müvafiq qeydlər aparmaq, sənədləri və plaskartları onlara vermək, sərnişinləri onların razılığı ilə basqa vaqonlarda yerləşdirmək ucun tədbirlər gör-
---	--

Yüksək gərginlikli elektrik avadanlıq- larının istismarı	<p>mək, ilk növbədə uşaqlı qadınlara, əllillərə lazımi köməklik göstərmək.</p> <p>Elektrik və kombili istilik sistemi olan vaqonlarda bələdçiləri istilik sistemi ilə əlaqədar olan qoşsaqları bir-birindən təhvıl alırlar.</p> <p>Elektriklə qızdırma sistemi olan vaqonlarda bölmələr arasındaki divarlarda (kupe olmayan) və ya kupelərin sandıqlarında (kupe vaqonlarda) elektrik sobalarının, elektrokaloriferi və qazanın qızdırma elementlərinə nəzarəti həyata keçirən civə təməşli termometr termostatlari quraşdırılmışdır.</p> <p>Bütün termostatlardır örtükə örtülməli və onların yanında hava vuran əşya və digər alətlərin qoyulması qəti qadağandır.</p> <p>Kombili istilik sistemi olan vaqonlarda qazanın qabaq tərəfində üç ədəd boru xətti vardır ki, onun daxili ilə yüksəkgərginlikli qızdırma elementlərinə gələn yüksəkgərginlikli məftillər keçir.</p> <p>Vaqonun qəbulu zamanı vaqon bələdçisi baxmalıdır ki, boru xətti ilə qazanın arasında heç bir əşya olmasın və qızdırma elementlərinin müdafiə örtüyünün bütün boltları bağlı olsun.</p> <p>Vaqon bələdçisi ilə bərabər qatarın elektroməxaniki də təhvildə iştirak etməli və əvvəlki növbənin qeydləri ilə tanış olmalı, sifariş təmirinin yerinə yetirilməsini, bütün nasazlıqların aradan qaldırılmasını yoxlamalı və bundan sonra qəbul adı qaydada aparılmalıdır.</p> <p>Yüksəkgərginlikli elektrik avadanlıqlarının olması elektroməxanikdən avadanlıqları daha diqqətlə yoxlamağa əlavə diqqət verilməsini tələb edir.</p> <p>Yoxlamaq üçün bölüşdürücü şkaf və lövhə açılmalıdır və xüsusən diqqətlə qoruyucular və akku-</p>
---	--

mulyator batareyalarının doldurma vəziyyəti yoxlanmalıdır.

Akkumulyator batareyalarında cərəyan 46 V (havanın kondensasiyası sistemi olmadıqda) və 102 V (havanın kondensasiyası sistemi olduqda) aşağı olduqda elektriklə qızdırma sistemi qoşula bilmir. Buna görə hər bir vəqonda akkumulyator batareyalarındaki cərəyan mütləq yoxlanılmalıdır.

Yoxlama zamanı havalandırma və lümin-setli işıqlandırma sistemi qoşulmalıdır. 5...10 dəqiqə ərzində gərginlikdə işləmədə cərəyan aşağı düşməməlidir. Əgər cərəyan normadan aşağı düşərsə mütləq batareyaların doldurulması üçün tədbirlər görülməlidir.

Almaniyanın istehsalı olan kombili istilik sistemli vəqonlarda yüksəkgərginlikli temasların işini yoxlamaq lazımdır.

Yoxlama bölüşdürücü şkafdakı yüksəkgərginlik üçün xüsusi düymənin ayırməq yolu ilə aparılır, yenidən qoşma zamanı isə elektroqızdırmanın işaret lampaları yanmalıdır.

Kombili istilik sisteminin yoxlanması əl və dövriyyə nasosunun fəaliyyətinin, ventilyasiya və istilik sisteminin termostatlarının, sistemdə lazımi miqdarda suyun olmasına yoxlamaqla bitir.

Vəqon bələdçisi ilə birlikdə elektromexanik pəncərələri, çərçivəni, qapılara və qapı qifillarını mütləq yoxlamalıdır ki, bunlar vəqoda istiliyin qorunub saxlanılmasına xidmət edirlər.

İlin fəsillərindən asılı olaraq ventilyasiya sistemi "yay" və "qış" vəziyyətlərinə qoyulmalıdır.

Qatarın elektromexaniki vəqonu altında yerlə birləşmə əlaqəsini xüsusən də "gövdə-arabacıq" və "arabacıq-buks" temaslarını yoxlamalıdır. Halbu

ki, elektriklə qızdırma yerlə birləşmə halı olmadan işləyir və bu ancaq müdafiə məqsədi üçün istilik sistemindən geriye cərəyan az müşavimətdə diyrəcklərdən deyil məhz yerlə birləşmə şuntları vasitəsi ilə ötürülür. Əgər cərəyan rolikli diyircəklər vasitəsi ilə ötürülsəydi onda bu diyircəklərin eroziyasına və dağılmamasına getirib çıxardı.

Vəqonun təhvili zamanı elektromexanik əmin olmalıdır ki, bütün vəqonlararası yüksəkgərginlikli birləşmələr öz yerindədir, baş və son vəqonlarda olan boş qəbuledicilərin birləşmə şəpselləri bağlıdır və brezent örtükə örtülmüşdür. Vəqonaltı yüksəkgərginlikli qutu bağlı olmalıdır.

Vəqonların elektrik enerjisi ilə qızdırılması na bayırda havanın temperaturu 10°S – dən aşağı olduqda başlanılmalıdır.

İstər elektrik enerjisi və istərsə də kombili qızdırma sistemində fasılısız olaraq istilik sistemi elektrik enerjisi ilə təmin olunmalıdır.

Əgər elektrik enerjisinin verilməsində fasılışlar yaranarsa və havanın temperaturunun aşağı düşən hallarda qızdırmanı bərk yanacaqla həyata keçirmək lazımdır.

Qatar briqadalarının işinə və sərnişinlərə xidmət səviyyəsinin qaldırılması məqsədi ilə, hər bir sərnişin vəqonuna bir nüsxədən ibarət VU-8 formalı texniki qurğuların təhvili və qəbulu jurnalı verilir.

Bu jurnal vəqonda olmalı və onda daxili avadanlıqların, elektrik sisteminin, havalandırma sisteminin, sanitartexniki sistemin vəziyyəti, avto-qoşqu, tormoz avadanlıqları, yanğından mühafizə sisteminin vasitələrinin, təkər cütlərinin, buksların və generator ötürücsünün vəziyyəti barədə vəqon bələdçisi və elektromexaniki tərəfindən qeydlər

	<p>edilməlidir.</p> <p>Qeydlərdə nasazlığın baş vermə tarixi və səbəbi, nasazlığı aşkar etmiş işçinin adı və soyadı, tələb olunan təmirin qısa məzmunu, təmirin aparılması barədə cavabdeh şəxsin imzaları olmalıdır.</p> <p>Qatara yüksəkgərginlikli cərəyan tərtib etmə məntəqəsində qatarın yola düşməsindən əvvəl elektrovoz qoşulanda və ya elektrovozların açılıb qoşulma məntəqələrində elektrovoz qoşulduğandan sonra verilir.</p> <p>Vaqonlararası yüksəkgərginlikli xəttin elektrovoza baş vaqondan qoşulması və ya açılmasını bunun üçün hüquq olan (imtahan vermiş, müvafiq vəsiqə almış və elektrotəhlükəsizlik barədə müvafiq təhsili keçmiş) qatarın elektromexaniki və ya qatarın rəisi icra etməlidir.</p> <p>Elektrikləşmiş sahələrdə qatar rəisi və ya qatarın elektromexaniki baş vaqonda boş qəbuledicinin örtüyünü çıxardır, maşinist isə elektrovozun stepselinin örtüyünü çıxartmalıdır.</p> <p>Bundan sonra qatar rəisi və ya elektromexanik maşinistin iştirakı ilə birləikdə istilik sisteminin açarı ilə baş vaqondakı boş qəbuledicidəki stepseli çıxardır və onu elektrovozun rozetkasına birləşdirir, sonra isə elektrovozun boş qəbuledicisindən stepsel çıxardılıb baş vaqonun rozetkasına taxılır. Bu əməliyyatı yerinə yetirməklə qatar elektromexaniki istilik sisteminin açarını elektrovozun maşinistinə verir və bu andan sonra qatar yüksək gərginlikli cərəyanlı hesab olunur.</p> <p>Vaqonlarda yüksək cərəyan olmasını bölüşdürəcək şkafdakı işarə lampasını basmaqla müəyyən olunur və cərəyan olduqda “3000V”-lu işarə lampası yanmağa başlayır.</p> <p>Qatarın tərtib olunma stansiyasına çatması,</p>
--	--

	<p>hərəkətdə olduğu stansiyalarda elektrovozların dəyişdirilməsi və texniki xidmət məntəqələrində hərəkət hissələrinə baxışın həyata keçirilməsi zamanı yuxarıdakı ardıcılıqla geriye açılma həyata keçirilməlidir. Bunun üçün əvvəlcə elektrovozun bütün cərəyan qəbulediciləri ayrılmalıdır.</p> <p>Vaqonlarda yüksəkgərginlikli xəttə qoşulmalara və gərginliyin həddən artıq verilməsinə görə qatarda qatar rəisi və elektromexaniki, vaqonların hərəkət vaxtı fasiləsiz yüksək gərginliklə təmin olunmasına elektrovozun maşinisti məsuliyyət daşıyırlar.</p>
--	--

İSTİFADƏ OLUNAN ƏDƏBİYYATLAR

1. Məmmədov Z.Ə Heydər Əliyev və Azərbacan dəmir yolu. Bakı: Azərnəşr 1999.
2. Artemov. L.R., Bolotin Z.M., Kalimulin Y.M. Posobie vodniku passajirskix vaqonov. – M.: Transport, 1999.
3. Bolotin Z.M., İvanov O.P., Kalimulin Y.M. Elektriçeskoe i ibinirovannoje otoplenie passajirskix vaqonov. – M.: Transport, 0.
4. Nəzirov Q.H., Bağırov S.M. Dəmiriyol nəqliyyatı və təsərrüti mühəndisliyi ixtisası üzrə suallar-cavablar və özünü yoxlama əri. Bakı: Nurlan, 2010.
5. "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətin ərnişin, baqaj və yük – baqaj daşıma Qaydaları. – Bakı- 2006.
6. Dövlətlərarası hərəkət edən sərnişin qatarlarının rəisləri n Təlimat. Bakı-2000.
7. Dövlətlərarası hərəkət edən sərnişin vaqonunun bələdçiləri n Təlimat. Bakı-2000.
8. Elektrikləşdirilmiş dəmir yollarında kontakt şəbəkəsinin qidalası və texniki istismarı Qaydaları. Nəqliyyat Nazirliyi, 1-2004.
9. Dəmir yolu hərəkət tormozlarının istismarına dair Təlimat. 1-2007
10. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun Texniki İstismar Qaydaları. Bakı-2000
11. E.Muradov, C.Camalov Dəmiriyol nəqliyyatında sərnişin maları Bakı-2013
12. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun İşarəvermə Təkimatı. 1-2001

Mündəricat

Avtoəyləclər yoxlanılarkən hansı işarələr verilir.....	3
"Ekspress" sistemi ilə verilən biletlərin rekvizitləri nələrdir.....	3
Akkumulyator batareyalarından istifadə qaydaları.....	7
Aşağı gərginlikli, yuxarı gərginlikli avadanlılar və onların xarakteristikası.....	12
Avtoqoşqular mexanizmi nədir və iş prinsipi.....	16
Beynəlxalq sərnişin qatarlarında vaqon bələdçilərinin əlavə vəzifə borcları.....	19
Bələdçi onun xidmət etdiyi vaqondan sərnişinin qaldığını aşkar etdikdə nə etməlidir.....	21
Bələdçi tərəfindən gediş sənədlərinin (biletlərin) sərnişinlərdən alınması və sonrakı fəaliyyət.....	21
Bələdçilərə nələr qadağandır.....	22
Bələdçilərlə cari təlimat nə vaxt keçirilir.....	22
Bildiriş işarəsi necə və hansı hallarda verilir.....	22
Bilet kassiri tərəfindən gediş sənədi düzgün tərtib edilmədikdə və ya vaqonda boş yer olmadan ona gediş sənədi verildikdə, bir yərə iki gediş sənədi satıldıqda vaqon bələdçisinin vəzifəsi.....	22
Biletləri növünə doldurma tərzinə və verilməsinə görə səciyələnlər.....	23
Biletsiz sərnişin kim hesab olunur.....	26
Bir yərə bir necə gediş sənədi (bilet) satıldığı halda vaqon bələdçisi nə etməlidir.....	26
Cərəyan vurmasından zərərçəkənin xilas olunması necə aparılmalıdır.....	26
Dəmir yolu hansı hallarda sərnişinləri qatardan düşürmək hüququna malikdir.....	29
Donmada ilk yardım qaydaları.....	30
Döşəmələrə qulluq necə aparılmalıdır.....	31
Elektrik avadanlıqlarına xidmət zamanı təhlükəsizlik	

İalaları.....	32
Elektrik cərəyanından zədə alma hallarının qarşısını almaq hansı qoruyucu vasitələr tətbiq olunur.....	39
İn sonuncu (quyruq) vaqonun arxasına xidməti-texniki, baqaj-yuk və ya sərnişinlərin daşınması ucun nəzərdə lmayan digər tipli dəmir yolu vaqonları qoşulduğda incu (quyruq) vaqonun bələdçisinin əlavə vəzifələri kimə ilə olunur.....	38
Ükü nədir, daşınması qaydasını izah edin.....	40
Erator ötürücsünə xidmət.....	41
Erator ötürücsünün növü və təyinatı.....	42
Eratorlar vaqonun hansı hissəsində yerləşdirilmişdir və iş sipi necədir.....	43
S svetoforunda bir sarı işıq nəyi bildirir.....	43
S svetoforunda bir yaşıl işıq nəyi bildirir.....	43
düz qırmızı bayraq, gecə əl fənerinin qırmızı işığı adlıqda "Dayan!" işarəsi necə verilir.....	43
iş sənədinin etibarlılıq müddəti nədir. Bunu kimlər və necə a bilərlər.....	44
Sı nasazlıqlara görə avtoqoşqlar arasında öz-özünə açılma səsi baş verə bilər. Qatarın hərəkəti zamanı avtoqoşqlar ində öz-özünə açılma hadisəsi baş verərsə bələdçinin fə borcu	45
İşləndirme sisteminin istismarı.....	45
Bir sərnişin vaqonunda necə ədəd stop-kran şdirilmişdir.....	53
Bir vaqonda necə ədəd avtoqoşqu qurğusu vardır, onlar qoşulur və nələrdən ibarətdir.....	53
Əkət vaxtı sərnişinə ilkin tibbi yardım göstərmək üçün nə olısınız.....	54
Əkət vaxtı sərnişinlərə xidmət etmə zamanı vaqon dçilərinin etika qaydalarını izah edin.....	54
Əkət vaxtı, qatar tərtib etmə və ya dövriyyə məntəqəsində z sərnişin vaqonunu texniki nasazlığına görə qatardan liqda vəzifəniz.....	55

Xəstə aşkar etdikdə və ya xəstəliyə şübhə olduqda vaqon bələdçisinin vəzifə borcu.....	56
Xidmət etdiyi vaqonun sərnişinlərinin qatardan qaldığını aşkar edən bələdçi nə etməlidir.....	56
İki vaqonun arasından ara məsafəsi neçə metr olduqda keçmək olar.....	57
İlk tibbi yardım üçün ümumi tədbirlər nələrdir.....	57
İlk tibbi yardımın göstərilməsinin üsullarını izah et.....	60
İri heyvanların, xırda ev, otaq heyvanlarının və quşların daşınması qaydasını izah edin.....	67
İsitmə dövründə vaqonun hərəkətə başlaması üçün vaqon bələdçisi nələri yoxlamalıdır.....	69
İsitmə mövsümündə vaqonun qəbulu zamanı bələdçinin əlavə olaraq vəzifə borcu nədir.....	70
İsti və soyuq su sistemlərinin fəaliyyəti.....	70
İsti və soyuq su sistemlərində suyun boşaldılması.....	71
İsti və soyuq su sistemlərinin su ilə doldurulmasının təchizatı.....	72
İstilik sisteminin əl və elektrik nasosu nə üçündür.....	73
İşıqlandırma sistemi	74
Keçid örtükleri nə üçündür.....	76
Kommutasiya cihazları və onların təyinatı.....	77
Kontakt şəbəkəsinin hündürlüyü stansiyalarda və mənzillərdə relinin başlığından hansı məsafədə olur.....	78
Qaldırıcı vasitələrdən kimlərin istifadə etməsinə icazə verilir.....	78
Qatar dövriyyə məntəqəsinə çatandan sonra bələdçinin vəzifələri.....	78
Qatar hər hansı mənzildə məcburi dayanarsa onun "çəpərlənməsi" hansı qaydada aparılır.....	79
Qatar yola düşdükdən sonra sərnişinin gediş sənədləri onu yola salan şəxsədə qalarsa	79
Qatarın 5 dəqiqə və artıq dayandığı stansiyalarda vaqonun hərəkət hissələrinə necə baxılır.....	81
Qatarın hərəkəti zamanı sərnişinin düşəcəyi stansiyaya çatması və düşüb minmənin aparılması qaydalarını izah edin.....	81

Qatarın hərəkəti zamanı buksda "qızma" hadisəsi baş verərsə ələdçinin vəzifə borcları nədən ibarətdir.....	82
Qatarın hərəkəti zamanı kənar səslər, dartinma, silkələnmə, ərbə səsləri gəldikdə vəzifəniz.....	82
Qatarın hərəkəti zamanı vaqon "yuz" (hərəkət zamanı təkər öz xu ətrafında fırlanırsa) gedirsə onda hansı tədbirlər örülməlidir.....	83
Qatarın hərəkəti zamanı vaqon bələdçiləri qapıların açıq və ya ağlanması saxlanılması qaydalarını izah edin.....	84
Qatarın hərəkəti zamanı vaqon bələdçisi hansı pozuntulara örə məsuliyyət daşıyır.....	84
Qatarın hərəkəti zamanı vaqonda yanğın hadisəsi baş verərsə ələdçi nə etməlidir.....	85
Qatarın hərəkəti zamanı vaqonlarda tormozlanma hadisəsi baş erən zaman vəzifəniz.....	85
Qatarın hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin etmək ucun vaqon ələdicisinin nə etməlidir.....	86
Qatarın yola hazırlanması zamanı vaqon bələdçisinin vəzifələri.....	88
Qatarın yolda hərəkəti zamanı vaqon bələdçisinin vəzifələri....	88
Qatarlarda yaddan çıxmış və ya itirilmiş əşyalar aşkar dildikdə vəzifəniz.....	91
Qatarların hərəkətində cüt və tək istiqamət dedikdə nə başa üşülür.....	92
Qatarların, lokomotivlərin və manevr lokomotivlərinin ərəkəti zamanı yolun kənarından neçə metr aralı məsafədən ecmək olar.....	92
Neyri-standart hallarda sərnişinlərin təhlükəsizliyini təmin etmək ucun vaqon bələdçisinin vəzifəsi.....	92
İş mövsumundə vaqonların istismarı zamanı işçilərin əlavə vəzifə borcu nədən ibarətdir.....	94
İş və yay vaxtı vaqonun sərnişin kupelərində temperatur neçə ərəcə olmalıdır.....	94
İzdirici qazanın iş fəaliyyəti.....	94
İrup halında olan vaqonların müayinəsi zamanı yolu axırıncı	

vaqondan neçə metr məsafədən keçmək olar.....	96
Lokomotivə tək maşinistlə xidmət edilən zaman vaqon bələdçisinin əlavə vəzifə borcları.....	96
Maşinist tərəfindən verilən siqnallar nəyə işarə edir.....	97
Neçə volt gərginlik insan həyatı üçün təhlükəsizdir.....	97
Özündən getmə, istilik və günəş vurması, batma, donmada ilk yardım üsulları.....	97
Radiasiya təhlükəsi və ya kimyəvi həyəcan işarəsi necə verilir.....	100
Reysdən əvvəl akkumulyator batareyalarının işi necə yoxlanılmalıdır.....	101
Sanitar qovşaqların su təchizatının iş prinsipini izah edin.....	101
Sayıqliq işarəsi necə verilir.....	105
Sərhəd məntəqəsində sərnişini sənədlərindəki problemə görə qatardan düşürtükdə nə etməlisiniz.....	105
Sərnişin qatarı qrafik üzrə dayanması nəzərdə tutulmayan stansiyalardan keçərkən sonuncu (quyrucq) vaqonun bələdçisinin vəzifəsinə nə aiddir.....	105
Sərnişin qatarı təribat məntəqəsinə çatan zaman vaqon bələdçisinin vəzifələri.....	105
Sərnişin qatarlarına hansı vaqonları qoşmaq olmaz.....	106
Sərnişin platforması nə üçündür.....	106
Sərnişin təyinat stansiyasını ötüb keçərsə nə etməlisiniz.....	107
Sərnişin vaqonları haqqında məlumat əldə edilməsi və təhlil olunması neçə rəqəmli nömrə qəbul olunmuşdur və onlar nəyi göstərir.....	107
Sərnişin vaqonlarında neçə yer vardır.....	108
Sərnişin vaqonlarında texniki xidmət və təmir müddətləri necə müəyyən olunmuşdur.....	108
Sərnişin vaqonunda hansı işarəvericilər quraşdırılır.....	110
Sərnişin vaqonunda qatarın hərəkəti vaxtı yanğın baş verərsə nə etməlisiniz.....	110
Sərnişin vaqonunda təftiş aparılması qaydalarını izah edin....	112
Sərnişin vaqonunda yanğın hansı səbəblərdən ola bilər.....	113
Sərnişin vaqonunun banı yana neçə mm-çıxdıqda qatara	

İşulmasına icazə verilmir.....	116
Ərnisiñin günahından yataq ləvazimatları itərsə, xarab olarsa, əcə də vaqonun inventarı və avadanlığı sıradan çıxarsa ədələnərsə) vaqon bələdçisinin vəzifəsi.....	116
Ərnisiñin soyadı və ya onun şəxsiyyətini təsdiq edən sənədin əmrəsi təqdim olunan gediş sənədindəki (biletdəki) göstərilən yada və ya nömrəyə uyğun gəlmədikdə nə etməlisiniz.....	116
Ərnisiñlər qatara minən zaman bələdçi nələri yerinə tirməlidir.....	117
Ərnisiñlərdən alınmış gediş sənədlərinin (biletlərin) itməsi kar edildikdə vəzifəniz.....	117
Ərnisiñlərin gediş sənədlərinin (biletlərinin) ləğv edilməsi təyadisini izah edin.....	118
Ərnisiñlərin icbari sigortası nədir.....	118
Ərnisiñlərin təxliyəsi zamanı qəza bas verən vaqonun və onşu vaqonun bələdçilərinin vəzifə borcu.....	121
Əs ilə "Dayan!" işarəsi necə verilir.....	121
Onuncu (quyruq) vaqon bələdçisinin əlavə vəzifələri.....	121
Tənsiyanın sərhəddi nədir.....	123
U ilə istilik sisteminin fəaliyyəti.....	124
U təchizatı sisteminin və istilik sisteminin istismarı.....	125
Exniki İstismar Qaydaları nə deməkdir.....	131
Əkər cütü nə üçündür.....	131
Əkər cütündə pərcimləmə (təkər fırlanmır və sürünmə gedir) aranmasını vaqon bələdçisi necə müəyyən edə bilər və nə etməlidir.....	132
Ərtib olunma məntəqəsində kompleks xidmətlər dedikdə nə aşa düşülür.....	132
Orməznlərin sınaq yoxlaması necə aparılır.....	132
Orməznlərin yoxlanılması zamanı hansı görünən və səsli işarəvericilərdən də istifadə olunur.....	134
İşagın yaşı necə müəyyən olunur.....	134
İşaqların daşınması qaydalarını izah edin.....	134
İç uzun və bir qısa fit işarəsi nəyi bildirir.....	135
İmumi həyəcan siqnalı necə və hansı hallarda verilir.....	135

Vakuumla işləyən ekaloji təmiz ayaqyolunun işləmə prinsipi.....	135
Vaqon bələdçiləri qatar hərəkətə başlayan kimi stansiyalar arasında və ya məcburi dayanmadan sonra tormozların buraxılmasını necə yoxlamalıdırlar.....	137
Vaqon bələdçiləri sərnisiñləri qatarın təyinat və ya qatar dəyişmə stansiyasına çatmasına neçə saat əvvəl xəbərdar etməlidirlər.....	138
Vaqon bələdçisi generator ötürüçünün işinə nəzarəti necə etməlidir.....	138
Vaqon bələdçisi özünün şəxsi gigiyenəsinə əməl etməsi qaydalarını izah edin.....	139
Vaqon bələdçisinin peşə davranışının nədir.....	143
Vaqon neçə hissədən ibarətdir.....	146
Vaqonlarda əyləc kranlarından hansı hallarda istifadə edilir....	146
Vaqonlarda hansı maddələrin və əşyaların aparılması qadağandır.....	146
Vaqonların istismarı zamanı təhlükəsizlik qaydaları.....	146
Vaqonun qəbulu prosesində aşkar edilən nasazlıq və çatışmazlıqlar barədə kimə məlumat verilməlidir.....	150
Vaqonun daxili avadanlıqları neçə qrupa bölünür və hansılardır.....	151
Vaqonun əyləc sistemi nə üçündür.....	154
Vaqonun qəbulu zamanı bələdçi elektromexaniklə birgə nələri yoxlamalıdır.....	151
Vaqonun tarası nə deməkdir.....	151
Vaqonun təkər cütlərində bukslarının (yastıqların) qızma səbəbləri hansılardır.....	151
Vaqonun uzunluğu necə müəyyən olunur.....	152
VU-8 formalı jurnal nə üçündür.....	152
Yanğın söndürənlərin fəaliyyəti və istismar qaydaları.....	153
Yanğın təhlükəsizliyi işarəvericisi nə üçündür və iş prinsipini izah edin.....	159
Yanmada, zəhərlənmədə zəhərli ilan vurmada ilk yardım qaydaları.....	161

oşulmasına icazə verilmir.....	116
Ərnişinin günahından yataq ləvazimatları itərsə, xarab olarsa, ləcə də vaqonun inventarı və avadanlığı sıradan çıxarsa zədələnərsə) vaqon bələdçisinin vəzifəsi.....	116
Ərnişinin soyadı və ya onun şəxsiyyətini təsdiq edən sənədin ömrəsi təqdim olunan gediş sənədindəki (biletindəki) göstərilən oyada və ya nömrəyə uyğun gəlmədikdə nə etməlisiniz.....	116
Ərnişinlər qatara minən zaman bələdçi nələri yerinə etirməlidir.....	117
Ərnişinlərdən alınmış gediş sənədlərinin (biletlərin) itməsi şkar edildikdə vəzifəniz.....	117
Ərnişinlərin gediş sənədlərinin (biletlərinin) ləğv edilməsi aydasını izah edin.....	118
Ərnişinlərin icbari siğortası nədir.....	118
Ərnişinlərin təxliyəsi zamanı qəza bas verən vaqonun və onşu vaqonun bələdçilərinin vəzifə borcu.....	121
Əs ilə "Dayan!" işarəsi necə verilir.....	121
Onuncu (quyruq) vaqon bələdçisinin əlavə vəzifələri.....	121
Tənsiyanın sərhəddi nədir.....	123
Ü ilə istilik sisteminin fəaliyyəti.....	124
Ü təchizatı sisteminin və istilik sisteminin istismarı.....	125
Texniki İstismar Qaydaları nə deməkdir.....	131
Təkər cütü nə üçündür.....	131
Təkər cütündə pərcimləmə (təkər fırlanmır və sürünmə gedir) aranmasını vaqon bələdçisi necə müəyyən edə bilər və nə etməlidir.....	132
Tərtib olunma məntəqəsində kompleks xidmətlər dedikdə nə aşa düşülür.....	132
Tormozların sınaq yoxlaması necə aparılır.....	132
Tormozların yoxlanılması zamanı hansı görünən və səsli işarəvericilərdən də istifadə olunur.....	134
İşagın yaşı necə müəyyən olunur.....	134
İşaqların daşınması qaydalarını izah edin.....	134
İç uzun və bir qısa fit işarəsi nəyi bildirir.....	135
İmumi həyəcan siqnalı necə və hansı hallarda verilir.....	135

Vakuumla işləyən ekaloji təmiz ayaqyolunun işləmə prinsipi.....	135
Vaqon bələdçiləri qatar hərəkətə başlayan kimi stansiyalar arasında və ya məcburi dayanmadan sonra tormozların buraxılmasını necə yoxlamalıdırlar.....	137
Vaqon bələdçiləri sərnişinləri qatarın təyinat və ya qatar dəyişmə stansiyasına çatmasına neçə saat əvvəl xəbərdar etməlidirlər.....	138
Vaqon bələdçisi generator ötürüçünün işinə nəzarəti necə etməlidir.....	138
Vaqon bələdçisi özünün şəxsi gigiyenəsinə əməl etməsi qaydalarını izah edin.....	139
Vaqon bələdçisinin peşə davranışını nədir.....	143
Vaqon neçə hissədən ibarətdir.....	146
Vaqonlarda əyləc kranlarından hansı hallarda istifadə edilir....	146
Vaqonlarda hansı maddələrin və əşyaların aparılması qadağandır.....	146
Vaqonların istismarı zamanı təhlükəsizlik qaydaları.....	146
Vaqonun qəbulu prosesində aşkar edilən nasazlıq və çatışmazlıqlar barədə kimə məlumat verilməlidir.....	150
Vaqonun daxili avadanlıqları neçə qrupa bölünür və hansılardır.....	151
Vaqonun əyləc sistemi nə üçündür.....	154
Vaqonun qəbulu zamanı bələdçi elektromexaniklə birgə nələri yoxlamalıdır.....	151
Vaqonun tarası nə deməkdir.....	151
Vaqonun təkər cütlərində buksların (yastıqların) qızma səbəbləri hansılardır.....	151
Vaqonun uzunluğu necə müəyyən olunur.....	152
VU-8 formalı jurnal nə üçündür.....	152
Yanğın söndürənlərin fəaliyyəti və istismar qaydaları.....	153
Yanğın təhlükəsizliyi işarəvericisi nə üçündür və iş principini izah edin.....	159
Yanmada, zəhərlənmədə zəhərli ilan vurmada ilk yardım qaydaları.....	161

Yol gedən sərnişin həmin vaqonda yolunu davam etdirmək stədikdə vəzifəniz.....	164
Yol gedərkən sərnişinin yüksək və ya aşağı kateqoriyalı vaqona keçirilməsini xahiş edir, bu halda vəzifəniz.....	164
Yola düşməzdən öncə vaqon bələdçisi vaqonu qəbul edərkən nələri yoxlamalıdır.....	165
Yola hazırlaşarkən və olarkən texniki təhlükəsizlik tələbləri nələrdir.....	166
Yolda hərəkət vaxtı təkər cütlərinə baxışı kim aparır, baş verən nasazlıqlar nələrdən ola bilər.....	169
Yolda hərəkət zamanı bələdçinin vəzifə borcu.....	170
Yüksək gərginlikli elektrik avadanlıqlarının istismarı.....	171