

Č E S K O S L O V E N S K É S T Á T N Í D R Á H Y

2/91 - PMR

S M Ě R N I C E
P R O P R O V O Z E L E K T R I C K Ý C H J E D N O T E K
Ř A D Y 4 6 0 a 5 6 0

2/91 - PMR

S M Ě R N I C E
P R O P R O V O Z E L E K T R I C K Ý C H J E D N O T E K
Ř A D Y 4 6 0 a 5 6 0

Schváleno 1. náměstkem ústředního ředitele ČSD
dne 20.5.1992 č.j. 55 208/1992-O 230

Ú č i n n o s t o d 1 . 1 . 1 9 9 3

SEZNAM ZKRATEK A VYSVĚTLIVKY

DP	Dopravní předpisy
FMD	Federální ministerstvo dopravy
GVD	Grafikon vlakové dopravy
LD	Lokomotivní depo
MPBP	Místní pracovní a bezpečnostní předpisy
OŘ	Oblastní ředitelství ČSD
STP	Stanice technických prohlídek
ŽST	Železniční stanice

ROZDĚLOVNÍK

Federální ministerstvo dopravy
Ústřední ředitelství ČSD
Oblastní ředitelství ČSD
Železniční stanice
Lokomotivní depo
Vozové depo

I. Úvodní ustanovení

1. Tyto směrnice upravují odlišnosti, kterými se liší elektrické jednotky řady 460 a 560 svými konstrukčními a provozními vlastnostmi od klasických souprav osobních vozů a jiných řad elektrických nebo motorových jednotek a stanoví pravidla pro jejich obsluhu.
2. Pokud tyto směrnice nestanoví jinak, řídí se provoz, obsluha a údržba elektrických jednotek řady 460 a 560 jinými platnými předpisy ČSD.
3. Směrnice jsou závazné pro pracovníky služebních odvětví
 - a) železniční dopravy a přepravy
 - b) lokomotivního hospodářství
 - c) vozového hospodářství.
4. Dnem účinnosti těchto směrnic se ruší směrnice č.j.: 19.162/75-12 ze dne 26.9. 1975, vydaná jako výnos dlouhodobé platnosti 26/75 - VDP.

II. Všeobecná ustanovení

5. Elektrickou jednotku řady 460, resp. 560 tvoří pětidílná souprava dvou vozů řady 460, resp. 560, mezi něž jsou vloženy 3 nemotorové vozy řady 063, resp. 060.
6. Trvale měnit sestavu elektrické jednotky stanovenou bodem 5 těchto směrnic je možno jen se souhlasem přednosty služby 11 a 12 příslušného oblastního ředitelství ČSD. Je dovoleno operativně vyřadit některý díl jednotky z důvodu jeho nezpůsobilosti k dalšímu provozu, jednotka se však musí doplnit o vyřazený díl při nejbližším odstavení do domovského lokomotivního depa.

III. Obsazování a obsluha elektrických jednotek vlakovým personálem

7. Elektrické jednotky se obsazují lokomotivními četami podle předpisu ČSD D 2, část čtrnáctá, čl. 806, 809, 810 a 811.

U vlaků dopravovaných elektrickými jednotkami ř. 460 (samostatnými nebo dvěma spojenými) se obsazuje čelní kabina jen strojvedoucím, mezilehlé kabiny se neobsazují, koncová kabina se obsazuje strojvedoucím jen u vlaků vedených dvěma jednotkami.

U vlaků vedených elektrickými jednotkami ř. 560 se obsazují strojvedoucím i všechny mezilehlé a koncové kabiny na vlaku, pokud ÚŘ ČSD odbor železničních kolejových vozidel a opravárenství nestanoví jinak.

8. Vlak určený pro přepravu cestujících musí být doprovázen vlakovou četou; konkrétní obsazení u jednotlivých vlaků stanoví OŘ ČSD "Rozkazem o doprovodu vlaků".

9. Je-li koncová kabina elektrické jednotky obsazena strojvedoucím, přejímá tento strojvedoucí povinnosti návěstníka včetně označení konce vlaku kromě případů krytí vlaku, které přísluší vždy vlakové četě.

Povinnosti střežit vlak je strojvedoucí koncové kabiny zbaven v případě, kdy na výzvu nebo se souhlasem strojvedoucího v čele vlaku provádí činnost mimo své stanoviště a o nutnosti střežit vlak byla předtím zpravena vlaková četa. Na vlak Sv bez vlakové čety se vztahuje ustanovení čl. 978 DP.

10. Čelní stanoviště jednotky ve směru jízdy musí být vždy (i při posunu) obsazeno lokomotivní četou (strojvedoucím) - viz předpis ČSD D 2, čl. 204.

11. Cestovní zavazadla se v elektrických jednotkách ř. 460 a 560 přepravují v zavazadlovém oddíle. Vstupní dveře do zavazadlového prostoru a prostoru pro cestující musí být uzamčeny čtyřhranným klíčem; za jejich uzamčení odpovídá vlakvedoucí. Dveře mezi

stanovištěm a zavazadlovým prostorem musí být za jízdy uzavřeny; za jejich uzavření odpovídá strojvedoucí. Za čistotu, pořádek a za to, že v zavazadlovém oddíle budou pobývat jen oprávněné osoby odpovídá vlakvedoucí.

12. Při pobytu v zavazadlovém oddíle nesmí vlakvedoucí žádným způsobem manipulovat s elektrickým zařízením, které je v tomto prostoru umístěno (mimo osvětlení).

13. Vlaková četa je povinná prohlédnout interiéry soupravy vozidel před odjezdem vlaku z výchozí stanice a po příjezdu vlaku do cílové stanice. V cílové stanici je povinná uzavřít všechna okna v soupravě vozidel. O zjištěných závadách ve vozové výstroji jednotky zpráví vlaková četa strojvedoucího ústně; v případě násilného poškození sepíše vlaková četa "Záznam vozových závad 731 1 5323" a odevzdá jej strojvedoucímu; ten jej předá při ukončení směny strojmistřovi a objedná příslušnou opravu.

14. Dveře pro nástup a výstup cestujících si cestující otvírají sami, avšak strojvedoucí musí nejdříve uvolnit mechanismus zajišťující dveře. Uzavírání dveří se provádí ústředně elektropneumaticky; obsluhu provádí strojvedoucí z čela vlaku. Dveře je dovoleno odjistit na nástupišti vždy až po zastavení vlaku na určeném místě a je nutno je uzavírat po ukončení nástupu cestujících a vlakové čety, a to při zachování postupu podle čl. 293 resp. 298 předpisu ČSD D 1 (článek 19 a 23 této směrnice).

Ručně ovládané dveře zavazadlového oddílu uzavře vlakvedoucí po výpravě vlaku bez zbytečného prodlení, aby tyto dveře nebránily strojvedoucímu ve výhledu na soupravu vozidel.

15. Činnost nástupních dveří pro cestující lze kontrolovat ukazatelem polohy dveří na pultu řízení v kabině strojvedoucího (signalizací uvede do činnosti již jen stlačení kliky dveří).

Strojvedoucí nesmí soupravu vozidel obsazenou cestujícími uvést do pohybu, jestliže ukazatel signalizuje otevřené dveře, ani když dostává příslušné návěsti k odjezdu vlaku nebo pro posun s touto soupravou.

16. Signalizuje-li ukazatel otevřené dveře i v případě, že dveře jsou ústředně uzavřeny, strojvedoucí je povinen předpokládat, že některé dveře otevřel cestující, mezi dveřmi je cizí těleso nebo že došlo k poruše. Jestliže po opakovaném odjištění a uzavření dveří ukazatel signalizuje otevřené dveře, ačkoliv při pohledu na soupravu vozidel se jeví všechny dveře zavřeny, strojvedoucí vyzve vlakovou četou, aby zjistila příčinu. Vlaková četa nejdříve zjišťuje polohu klik dveří z vnitřní strany. Nelze-li závadu neprodleně odstranit, porouchané dveře se zajistí v uzavřené poloze a označí se oboustrannou nálepkou 735 1 5337 "Dveře nepoužitelné" podle předpisu ČSD V 62. Při nejbližší vhodné příležitosti strojvedoucí závadu, pokud je to možné, odstraní. Když se jedná výhradně o poruchu signalizace dveří, strojvedoucí u těchto dveří zruší trvalé účinkování signalizace.

LD musí vybavit všechny jednotky dostatečným počtem těchto nálepek a lepicí páskou.

17. Dojde-li za jízdy vlaku k signalizaci otevření dveří, přesvědčí se strojvedoucí pohledem o tom, zda jsou všechny dveře elektrické jednotky zavřeny (zpravidla jde o manipulaci s klikou dveří, která vybavila ukazatel). Vidí-li strojvedoucí, že všechny dveře této soupravy jsou uzavřeny, pokračuje v další jízdě do místa nejbližšího pravidelného zastavení. Tam se zjistí příčina mylné signalizace.

18. Není-li možno dveře ovládat ústředně (v případě poruchy, zne-možňující ústřední ovládání), popřípadě odstranit poruchu signalizace, dveře se zavírají ručně. V tomto případě neplatí ustanovení bodu 14 a 15 této směrnice. Vlaková četa musí při poruše ústředního ovládání dveří všechny dveře, kterými mohou nastupovat a vystupovat cestující, opatřit nálepkou 735 1 5104 "Dveře nezajištěny". LD musí vybavit elektrické jednotky těmito nálepkami v dostatečném množství.

19. Pokud je nutno uzavřít dveře jednotky mimo odjezd vlaku (např. posun se soupravou vozidel obsazenou cestujícími), vyzve o tom výpravčí lokomotivní i vlakovou četou; vlaková četa zajistí informo-

vaní cestujících (pokud je nelze informovat jinak, např. staničním rozhlasem).

20. Je-li nutno u jednotky ř. 460 mimořádně otevřít některé nástupní dveře v soupravě vozidel, pracovník vlakového personálu otevře klíčem na čtyřhran příslušný kryt nad dveřmi. Za zaskleným okénkem, které je umístěno v tomto krytu, je ovládací kohout přívodu vzduchu ke dveřím; otočením páčky kohoutu o 90° se vypustí vzduch z ovládacího válce dveří a dveře lze ručně otevřít. Po ukončení manipulace se kohout vrátí do původní polohy a kryt se uzamkne; tato manipulace je povolena jen u stojících vozidel při uzavřených dveřích (nebezpečí úrazu).

21. U jednotek ř. 560 je v krytu nad dveřmi otvor pro čtyřhranný klíč, kterým je možno obsluhovat ovládací kohout přívodu vzduchu k příslušným dveřím; postup nouzového ovládání dveří je podobný jako u jednotek ř. 460. Nouzové otevření dveří je dovoleno jen u stojícího vlaku, jsou-li pro to vážné důvody.

22. Jestliže vlaková četa zjistí špatnou funkci kterýchkoli dveří, musí to oznámit lokomotivní četě. Ta se postará o odstranění závady. Nelze-li dveře opravit, vlaková četa dveře zajistí v uzavřené poloze a označí podle článku 16 této směrnice.

23. Lokomotivní depo je povinno zajistit na jednotkách ř. 460 doplňování rozbitých bezpečnostních skel kryjících přístup ke kohoutu nouzového otevírání dveří a funkční schopnost kohoutu (na kohoutu musí být ovládací páka).

IV. Ostatní dopravní ustanovení, topení, osvětlení, čištění

24. Protože elektrické jednotky ř. 460 a 560 mají tažné a narážecí ústrojí normální stavby, svěšují se a rozvěšují podle stejných předpisových ustanovení jako klasické soupravy vozidel. Svěšování nebo rozvěšování elektrických mezipřívodních spojek provádí vždy stroje-

docí; při manipulaci s mezivozovými spojkami musí být navozen bezpečný stav podle místních pracovních a bezpečnostních předpisů pro elektrická hnací vozidla (stejně jako při manipulaci s topnými spojkami u klasických souprav vozidel).

25. Elektrické jednotky ř. 460 a 560 lze táhnout nebo sunout za stejných podmínek jako klasické soupravy vozidel; sunout lze nejvýše 2 jednotky. Za elektrickou jednotku ř. 460 nebo 560 je dovoleno zařadit jednotlivé vozy se šroubovkou a nárazníky až do 12 náprav; maximální počet dvojkolí ve vlaku smí být nejvýše 60 podle předpisu ČSD D 2/1 tab. 1d).

26. Vozová depa zajistí na základě požadavků lokomotivních dep při sestavě oběhů elektrických jednotek podle GVD očekávání a sledování jednotek v místech určených STP podle předpisu ČSD V 62, obdobně jako u místních osobních vlaků. Vozmístři oznámí zjištěné závady strojvedoucímu, v nutných případech vymění pracovník STP vadné (zložené, ztracené) brzdové špalíky.

27. Ovládání topení.

Je-li elektrická jednotka přistavena na vlak z LD nebo byla-li prováděna plánovaná údržba ve vratné stanici, odpovídá za řádné předtápění soupravy vozidel lokomotivní četa.

Topení v prostorech pro cestující obsluhuje vlaková četa; na rozdíl od ustanovení služební rukověti ČSD V 18/2 se obsluha provádí i s ohledem na další provozní nasazení jednotky. Nezná-li vlaková četa toto nasazení, je povinná se na ně informovat u strojvedoucího. Přepínač režimu topení se celoročně na všech vozech provozuje v poloze "A" (automatika).

28. Při delších pobytech ve výchozí stanici se nástupní dveře jednotek odjistí nejméně 20 min před stanoveným odjezdem.

29. Osvětlení v prostorech pro cestující vypíná a zapíná vlaková četa. V případech krátkých obrátů elektrických jednotek ve vratných stanicích (asi do 20 min) se osvětlení nevypíná. Nezná-li vlaková četa toto nasazení, je povinná se na ně informovat u strojvedoucího.

30. Pro plnění vodojemů platí ustanovení předpisu ČSD V 71, část E.

31. Přeprava zaměstnanců do a ze služby na stanoviště na širé trati je povolena jen u vlaků uvedených v tabulce 11 příslušného sešitového jízdního řádu nebo na základě písemného rozkazu. O požadovaném zastavení u stanoviště na trati musí být vlak předem zpraven. Pracovníci se přepravují v 1. prostoru pro cestující za kabinou strojvedoucího v čele vlaku. Jejich výstup a nástup na zvýšené nástupiště k tomu účelu zřízené poblíž stanoviště na trati se uskutečňuje 1. dveřmi za stanovištěm strojvedoucího pro výstup cestujících. Obdobně jsou přepravováni i pracovníci, jedoucí mimořádně na širou trať.

32. Rozsah a technologii čištění elektrických jednotek upravuje předpis ČSD V 71. Vlastní čištění zajišťuje LD; v případě, že jednotky nepřijíždějí dostatečně často na potřebnou dobu do obvodu LD, zabezpečují provozní čištění určených souprav vozidel jedenkrát za 24 hodin v ŽST nebo na vyčleněných kolejích vozová depa podle harmonogramu zpracovaného při zavedení GVD.

Toto čištění, které zahrnuje i zavazadlový prostor, se na rozdíl od ustanovení přílohy č. 1 A předpisu ČSD V 71 provádí v rozsahu:

- a) vyčištění popelníků a nádob na odpadky;
- b) zametení podlah;
- c) utření prachu ze sedadel, rámu oken a okenních stolků;
- d) očištění a dezinfikování záchodových stojanů, umyvadel, podlah WC a umýváren;
- e) doplnění WC a umýváren hygienickými potřebami a vodou.

Čištění stanoviště strojvedoucího zajišťují LD.

Požadavky na provozní čištění elektrických jednotek pracovníky oddělení 15 a na plnění vodojemů podávají LD písemně příslušnému vozovému depu; vozové depa vrátí potvrzený opis tohoto požadavku LD.

Související předpisy Československých státních drah

ČSD D 1	Návěstní předpisy
ČSD D 2	Dopravní předpisy
ČSD T 108	Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení
ČSD V 15/I	Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních vozidel
ČSD V 18/2 SR	Služební rukověť pro elektrické vytápění vlaku
ČSD V 25	Předpis pro údržbu elektrických a motorových hnacích vozidel
ČSD V 62	Provozně technický předpis pro železniční vozy
ČSD V 71	Předpis pro čištění osobních, motorových a elektrických vozů a jednotek

Obsah :

I. Úvodní ustanovení	3
II. Všeobecná ustanovení	3
III. Obsazování a obsluha elektrických jednotek vlakovým personálem	4
IV. Ostatní dopravní ustanovení, topení, osvětlení, čištění	7

SMĚRNICE

PRO PROVOZ ELEKTRICKÝCH JEDNOTEK ŘADY 460 a 560
2/91 - PMR

Vytiskl NADAS, spol. s r.o., tiskárna Praha