

SKUPINA PŘÍLOH V

Stroje pro úpravu a doplňování kolejového lože

Společná ustanovení:

1. Obecné podmínky pro úpravu a doplňování kolejového lože stanoví předpis ČD S 3/1.
2. Před započítím práce SV seznámí vedoucí prací vedoucího strojníka, u SV u nichž vedoucí strojník není určen obsluhu stroje, s technologií práce ve smyslu předpisu ČD S 3/1 a upozorní ho na překážky a umístění speciálních zařízení dopravní cesty. V případě potřeby se dohodnou na způsobu jejich označení a vlastní technologii úpravy a doplňování kolejového lože.
3. Pro práci strojů uvedených v této skupině příloh výluka koleje a výluka napěťová není nutná.
4. Provedený výkon u strojů pro úpravu a doplňování kolejového lože se uvádí v "motohodinách" pokud v jednotlivých přílohách není stanoveno jinak.

Pluh pro úpravu štěrkového lože PÚŠL 71

1. POPIS STROJE

Pluh pro úpravu štěrkového lože PÚŠL 71 je dvouosé SHV - pracovní stroj, které se skládá z motorového vozíku MUV 69 a speciální nadstavby - vlastního pluhu. Je vybaveno dvěma bočními radlicemi, dvěma čelními radlicemi a zametacím zařízením pro čištění horních ploch pražců a upevňovadel. Stroj je určen k manipulaci s kamenivem a k urovnání kameniva do předepsaného profilu. Řízení stroje i ovládání pracovní nadstavby se provádí z kabiny nosiče MUV 69.

2. ZÁKLADNÍ TECHNIČKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost stroje.....	17,2 t
počet náprav	2
hmotnost na nápravu:	
- přední	9,3 t
- zadní.....	7,9 t
typ motoru	vznětový
výkon motoru.....	dle použitého typu (TATRA, ZETOR)
rozvor náprav	4,2 m
přepravní délka stroje.....	10,4 m
přepravní šířka stroje.....	3,1 m
přepravní výška stroje	2,5 m
nejmenší přepravní výška čelní radlice a čelních křídel nad TK.....	130 mm
stroj je vybaven brzdou:	
- automobilního typu	
- a brzdou zajišťovací	
délka stroje v pracovní poloze	až 10,98 m
délka boční radlice	3 m
výška boční radlice.....	0,4 m
natočení boční radlice od osy koleje	až $\pm 30^\circ$
dosah boční radlice od osy koleje	1,3 - 3,1 m
dosah boční radlice pod TK.....	1,0 m
délka vnitřního křídla čelní radlice	0,6 m
délka vnějšího křídla čelní radlice.....	1 m
výška čelní radlice	0,6 m
úhel natočení vnějšího křídla čelní radlice	70 - 100°
podélný posun čelní radlice	0,5 m
pracovní výška čelní radlice	0,19 m
dosah vnějšího křídla čelní radlice	1 - 2 m
délka tunelu čelní radlice	1,3 m
šířka záběru zametacího zařízení	2,6 m
nejmenší přepravní výška zametacího zařízení nad TK.....	0,15 m
nejmenší poloměr pro práci stroje	150 m

Technologický výkon stroje závisí na množství přemísťovaného kameniva, na jeho vzdálenosti od koleje, na traťových podmínkách, na množství překážek pro práci pluhu a na návaznosti speciálních vozidel zařazených v příslušné lince.

Při rozprostření většího množství kameniva na stezce ve vzdálenosti cca 2,5 m od osy koleje musí pluh pro nahrnutí kameniva do koleje opakovat několikrát výkon boční radlicí, čímž se celková délka upraveného kolejového lože snižuje. Rovněž při hrnutí štěrku čelní radlicí při plných mezipražcových prostorech dochází ke snížení výkonu.

Boční radlicí je možno kamenivo přihnout při jízdě stroje vpřed i vzad oboustranně nebo pouze jednostranně. Při výskytu většího množství překážek se doporučuje pracovat s bočními radlicemi pouze jednostranně při jízdě stroje vpřed a používat smluvená znamení, která upozorní strojníka obsluhujícího radlici na překážky, případně jízdu po sousední koleji. Práce v nepřehledných terénech a při snížené viditelnosti na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích vyžaduje zvláštní bezpečnostní opatření, které dle místních podmínek stanoví vedoucí prací.

Obtížnost práce stroje lze na základě počtu potřebných jízd rozdělit do tří skupin a podle vlivu traťových poměrů do dvou skupin takto:

- a) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 3-4 jízd včetně přejezdů,
- b) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 2-3 jízd včetně přejezdů,
- c) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 1-2 jízd včetně přejezdů.

- I. dobré pracovní podmínky: jednokolejná trať neelektrizovaná, dobré směrové poměry,
- II. ztížené pracovní podmínky: dvoukolejná trať elektrizovaná, obtížné směrové podmínky.

Technologický výkon v "bm" (informativní) dosažitelný za hodinu práce v závislosti na podmínkách obtížnosti:

Podmínky	Výkon (bm)	
	I.	II.
a	400	350
b	500	450
c	600	550

Orientační ztrátové časy pluhu Púšl 71 mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

- příprava stroje do pracovní polohy.....2 min.
- příprava stroje do přepravní polohy2 min.

Překážky pro práci stroje:

- všechna pevná tělesa ve vzdálenosti do 3 m od osy koleje (kolem překážek vzdálených více než 2,5 m od osy koleje je možno projet bez přerušení práce),
- mosty, propustky, přejezdy, návěstidla a podpěry trakčního vedení včetně jejich ukolejnění,
- výhybky,
- hektometrovníky a sloupové zajišťovací značky,

- sdělovací a zabezpečovací zařízení (drozely, hlásiče traťových rychlostí, drátovodné žlaby apod.),
- magnetické značky pro měřicí vůz,
- kabelové propojení,

3. PRÁCE STROJE

Způsoby použití stroje PÚŠL 71 - technologické linky

Pluh pro úpravu šterkového (kolejového) lože lze použít:

- samostatně při údržbě a úpravě kolejového lože,
- ve strojních linkách.

Nasazení stroje ve strojní lince stanoví předpis ČD S 3/1.

Se strojem lze provádět:

- nahrnutí kameniva pro podbíjení do prostoru záběru podbíjecích pěchů,
- úpravu kolejového lože do předepsaného profilu,
- očištění pražců a mezipražcových prostorů od přebytečného kameniva,
- čištění a úpravu banketů.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Předběžné a přípravné práce - jsou součástí technologie práce, při které je stroj nasazen. Před vlastní prací je nutno:

- odstranit překážky pro vlastní práci stroje (např. staré zajišťovací značky, svrškový materiál v kolejích apod.),
- odstranit ukolejnění trakčních stožárů na elektrizovaných tratích.

Vlastní pracovní činnost stroje je určena technologickým postupem opravy železničního svršku.

Dokončující práce:

- nahrnutí kameniva ručně do koleje ze stezek,
- ruční úprava stezek v prostoru překážek,
- zpětná montáž ukolejnění trakčních stožárů a jiných kovových konstrukcí na elektrizované trati.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu pluhu PÚŠL 71 jsou určeni dva zaměstnanci.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána a nesmí se používat boční radlice na straně k provozované koleji, protože stroj v pracovní poloze při přikrhování kameniva vybočuje z obrysu vozidel.

Při jízdě na spádu není dovoleno jet bez zařazeného příslušného rychlostního stupně.

Při zametání koleje musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Bezpečná vzdálenost před pohybujícím se strojem v pracovní činnosti je vzdálenost větší než 15 m.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace stanovená předpisem ČD S 8 se vede v plném rozsahu.

Výkon stroje se v "Provozním záznamu speciálního vozidla" vykazuje v "mh" nebo "bm" s přepočtem:

při práci všemi agregáty při konečné úpravě.....	100 %
boční nahrnutí a čelní rozhrnutí - příprava pro ASP	60 %
při práci na obnově koleje - pouze boční nahrnutí kameniva	40 %
- pouze čelní nahrnutí kameniva	20 %
- pouze zametání kameniva	30 %

Způsob přepočtu na "bm" je jen doporučující.

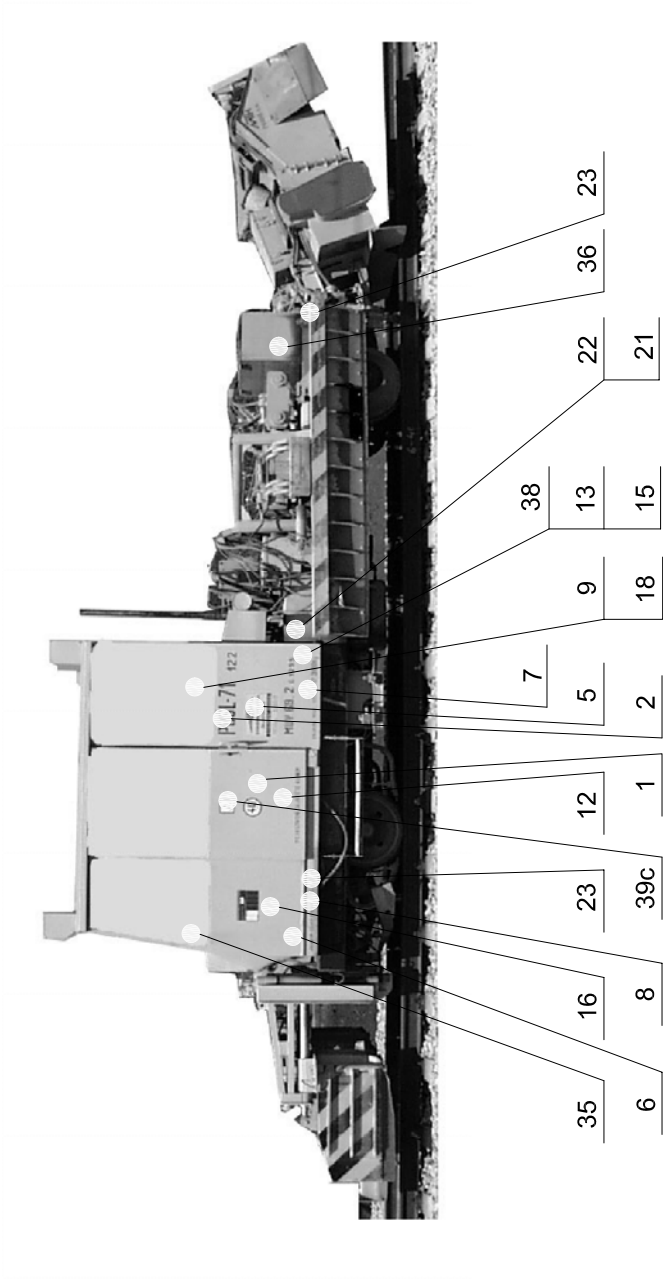
8. RÁM STROJE

Základní údaje jsou shodné jako u stroje MUV 69, viz příloha X/3.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

Uspořádání nápisů na stroji viz kapitola III, čl. 26, odstavec A a obrázek č. 1.

Obrázek č. 1



Pluh pro úpravu kolejového lože USP 3 000 C

1. POPIS STROJE

Pluh pro úpravu kolejového lože USP 3 000 C je dvouosý SHV - pracovní stroj. Je vybaveno dvěma bočními radlicemi, dvěma čelními radlicemi, zařízením pro doplňování případně k odebrání kameniva a zametacím zařízením. Stroj je určen k manipulaci s kamenivem, k urovnání kameniva do předepsaného profilu a je vybaven zásobníkem na kamenivo do něhož může z kolejového lože kamenivo sbírat nebo ze zásobníku kolejové lože doplňovat. Kabina stroje slouží k přepravě stroje i k jeho práci.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost stroje.....	23 t
počet náprav	2
hmotnost na nápravu: - hnací	12,5 t
- hnáná.....	10,5 t
typ motoru	Tatra 928.2
výkon motoru.....	148 kW
rozvor náprav	7 m
přepravní délka stroje.....	14,1 m
přepravní šířka stroje.....	3,1 m
přepravní výška stroje	3,2 m
stroj je vybaven brzdou	kotoučovou přímočinnou a brzdou zajišťovací
délka stroje v pracovní poloze	až 14,7 m
délka boční radlice	3,5 m
výška boční radlice.....	0,55 m
natočení boční radlice od osy koleje	± 20°
dosah boční radlice od osy koleje	0,35 až 2 m
délka vnitřního křídla čelní radlice	0,7 m
délka vnějšího křídla čelní radlice.....	1,2 m
výška čelní radlice	0,7 m
úhel natočení vnějšího křídla čelní radlice.....	0 - 90°
podélný posun čelní radlice	0,6 m
pracovní výška čelní radlice	0,8 m
dosah vnějšího křídla čelní radlice	1,2 m
délka tunelu čelní radlice.....	1,8 m
šířka záběru zametacího zařízení	2,5 m
nejmenší přepravní výška zametacího zařízení nad TK.....	1,4 m
zásobník na kamenivo.....	6 m ³
nejmenší poloměr pro práci stroje	150 m

Technologický výkon stroje závisí na množství přemísťovaného kameniva, na jeho vzdálenosti od koleje, na traťových podmínkách, na množství překážek pro práci pluhu a na návaznosti speciálních vozidel zařazených v příslušné lince.

Při rozprostření většího množství kameniva na stezce ve vzdálenosti cca 2,5 m od osy koleje musí pluh pro nahrnutí kameniva do koleje opakovat několikrát výkon boční radlicí, čímž se celková délka opravené koleje snižuje. Rovněž při hrnutí štěrku čelní radlicí při plných mezipražcových prostorech dochází ke snížení výkonu.

Boční radlicí je možno kamenivo přihnout při jízdě stroje pouze vpřed oboustranně nebo jednostranně. Při výskytu většího množství překážek se doporučuje pracovat s bočními radlicemi pouze jednostranně při jízdě stroje vpřed a používat smluvená znamení, která upozorní strojníka obsluhujícího radlici na překážky, případně jízdu po sousední koleji. Práce v nepřehledných terénech a při snížené viditelnosti na dvoukolejných, víceukolejných a souběžných tratích vyžaduje zvláštní bezpečnostní opatření, které dle místních podmínek stanoví vedoucí prací.

Obtížnost provedení práce stroje lze na základě počtu potřebných jízd rozdělit do třech skupin a podle vlivu traťových poměrů do dvou skupin takto:

- 1) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 3-4 jízdy včetně přejezdů,
- 2) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 2-3 jízd včetně přejezdů,
- 3) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 1-2 jízd včetně přejezdů.

I. dobré pracovní podmínky: jednokolejná trať neelektrizovaná, dobré směrové poměry,

II. ztížené pracovní podmínky: dvoukolejná trať elektrizovaná, obtížné směrové podmínky.

Technologický výkon v „bm“ (informativní) dosažitelný za hodinu práce v závislosti na podmínkách obtížnosti:

Podmínky	Výkon v „bm“	
	I.	II.
a	600	550
b	700	650
c	800	750

Orientační ztrátové časy pluhu USP 3 000 C mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

- příprava stroje do pracovní polohy.....5 min.
- příprava stroje do přepravní polohy5 min.

Překážky pro práci stroje:

- všechna pevná tělesa ve vzdálenosti do 3 m od osy koleje (kolem překážek vzdálených více než 2,5 m od osy koleje je možno projet bez přerušení práce),
- mosty, propustky, přejezdy, návěstidla a podpěry trakčního vedení včetně jejich ukolejnění,
- hektometrovníky a sloupové zajišťovací značky,
- sdělovací a zabezpečovací zařízení (drozely, hlásiče traťových rychlostí, drátovodné žlaby apod.),
- magnetické značky pro měřicí vůz,
- kabelové spojení,

3. PRÁCE STROJE

Způsoby použití stroje USP 3 000 C - technologické linky

Pluh pro úpravu kolejového lože lze použít:

- samostatně při údržbě a úpravě kolejového lože,
- ve strojních linkách.

Nasazení stroje ve strojní lince stanoví předpis ČD S 3/1.

Se strojem lze provádět:

- nahrnutí kameniva pro podbíjení do prostoru záběru podbíjecích pěchů,
- úpravu kolejového lože do předepsaného profilu, doplnění kameniva,
- očištění prážců a mezipražcových prostorů od přebytečného kameniva, doplnění kameniva,
- čištění a úprava stezek.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Předběžné a přípravné práce - jsou součástí technologie práce, při které je stroj nasazen. Před vlastní prací je nutno:

- odstranit překážky pro vlastní práci stroje (např. staré zajišťovací značky, svrškový materiál v kolejích apod.),
- odstranit ukolejnění trakčních stožárů na elektrizovaných tratích.

Vlastní práce stroje je určena technologickým, postupem opravy železničního svršku.

Dokončující práce:

- nahrnutí kameniva ručně do koleje ze stezek,
- ruční úprava stezek v prostoru překážek,
- zpětná montáž ukolejnění trakčních stožárů a jiných kovových konstrukcí na elektrizované trati.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu pluhu USP 3 000 C jsou určeni dva zaměstnanci.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Je-li očekáván vlak po sousední koleji, nesmí se používat boční radlice na straně k provozované koleji - v pracovní poloze při přihrnování kameniva boční radlicí stroj vybočuje z obrysu vozidel.

Při práci stroje smí stát na plošině jen strojník obsluhující pracovní části pluhu.

Při jízdě na spádu není dovoleno jet bez zařazeného příslušného rychlostního stupně.

Při zametání koleje a nakládání kameniva do zásobníku musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Bezpečná vzdálenost před pohybujícím se strojem v pracovní činnosti je vzdálenost větší než 15 m.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace stanovená předpisem ČD S 8 se vede v plném rozsahu.

Výkon stroje se v „Provozním záznamu speciálního vozidla“ vykazuje v „mh“ nebo „bm“ s přepočtem:

při práci všemi agregáty při konečné úpravě	100 %
boční nahrnutí a čelní rozhrnutí - příprava pro ASP	60 %
při práci na obnově koleje - pouze boční nahrnutí kameniva	40 %
- pouze čelní nahrnutí kameniva	20 %
- pouze zametání kameniva	30 %

Způsob přepočtu na „bm“ je jen doporučující .

8. RÁM STROJE

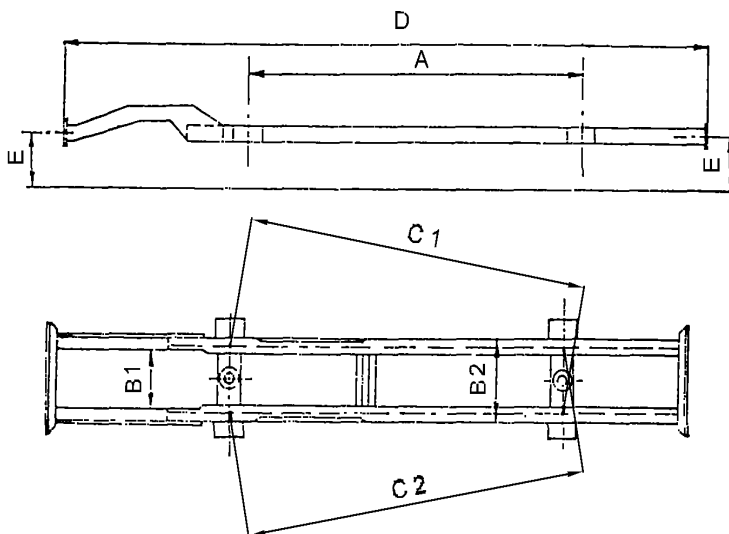
Základní údaje viz obrázek č.1.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

Uspořádání nápisů na stroji viz kapitola III, čl. 26, odstavec A a obrázek č. 2.

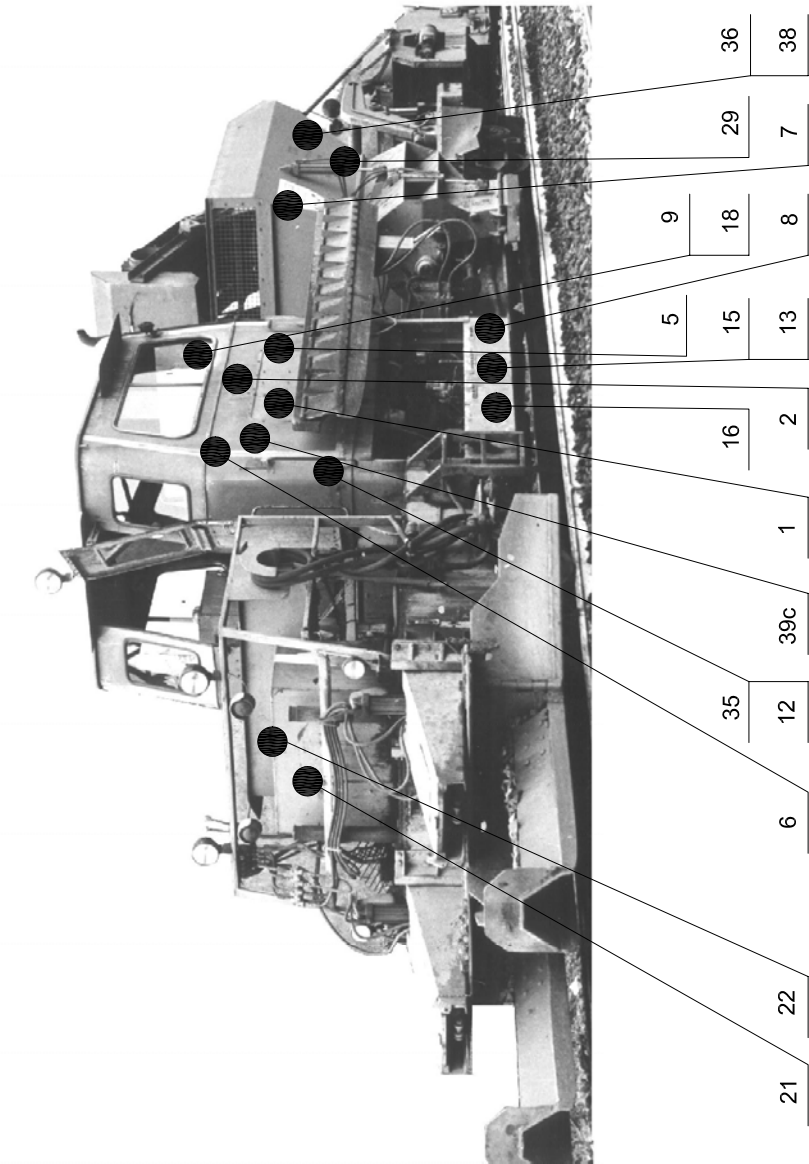
Obrázek č. 1

Rám stroje USP 3000 C



Úsek měření		Rozměr (mm)	Tolerance (mm)
A	vzdálenost os	8 500	± 3
B1	šířka rámu	1 114	± 2
B2	šířka rámu	1 650	± 5
C1	křížová míra	8612	± 3
C2	křížová míra	8612	± 3
D	celková délka	16 600	± 30
E	výška nad TK	1 055	± 10

Obrázek č. 2



Kolejový pluh KP 900

1. POPIS STROJE

Kolejový pluh KP 900 je dvouosé SHV - pracovní stroj. Je vybaveno dvěma bočními radlicemi, čtyřmi tunelovými radlicemi, zařízením pro doplňování kameniva a zametacím zařízením. Stroj je určen k manipulaci s kamenivem, k urovnání kameniva do předepsaného profilu, odebrání či doplnění kameniva kolejového lože, a je vybaven zásobníkem na kamenivo do něhož může z kolejového lože kamenivo odebírat nebo ze zásobníku kolejové lože doplňovat.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost stroje.....	40 t
počet náprav	2
hmotnost na nápravu: - přední	20,96 t
- zadní.....	19,14 t
typ motoru	Liaz M 637
výkon motoru.....	189 kW
rozvor náprav	8 m
převravní délka stroje (shodná s délkou v pracovní poloze).....	16 m
převravní šířka stroje.....	3,12 m
převravní výška stroje	4,5 m
stroj je vybaven brzdou:	
- průběžnou - špalíkovou	
- přímočinnou	
- a brzdou ruční	
max. šířka stroje v pracovní poloze	8,07 m
dosah boční radlice od osy koleje	až 4 m
natočení boční radlice od osy koleje	45°
dosah radlice tunelu od osy koleje	2,02 m
délka radlice tunelu	1 m
výška radlice tunelu.....	0,6 m
šířka záběru zametacího zařízení	2,46 m
nejmenší převravní výška zametacího zařízení nad TK.....	0,24 m
zásobník na kamenivo.....	5 m ³
nejmenší poloměr pro práci stroje	150 m

Technologický výkon stroje závisí na množství přemísťovaného kameniva, na jeho vzdálenosti od osy koleje, na traťových podmínkách, na množství překážek pro práci pluhu a na návaznosti speciálních vozidel zařazených v příslušné lince.

Při rozprostření většího množství kameniva na stezce ve vzdálenosti cca 2,5 m od osy koleje musí pluh pro nahrnutí kameniva do koleje opakovat několikrát výkon boční radlicí, čímž se celková délka upravené koleje snižuje. Rovněž při

hrnutí kameniva vnitřními tunelovými radlicemi při plných mezipražcových prostorech dochází ke snížení výkonu.

Boční radlicí je možno kamenivo přihnout při jízdě stroje vpřed jednostranně i oboustranně. Při výskytu většího množství překážek se doporučuje pracovat s bočními radlicemi pouze jednostranně při jízdě stroje vpřed a používat smluvená znamení, která upozorní strojníka obsluhujícího radlici na překážky, případně jízdu po sousední koleji. Práce v nepřehledných terénech a při snížené viditelnosti na dvukolejných, vícekolejných a souběžných tratích vyžaduje zvláštní bezpečnostní opatření, které dle místních podmínek stanoví vedoucí prací.

Obtížnost provedení práce stroje lze na základě počtu potřebných jízd rozdělit do třech skupin a podle vlivu traťových poměrů do dvou skupin takto:

- a) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 3-4 jízd včetně přejezdů,
 - b) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 2-3 jízd včetně přejezdů,
 - c) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 1-2 jízd včetně přejezdů.
- I. dobré pracovní podmínky: jednokolejná trať neelektrizovaná, dobré směrové poměry,
 - II. ztížené pracovní podmínky: dvukolejná trať elektrizovaná, obtížné směrové podmínky.

Technologický výkon v "bm" (informativní) dosažitelný za hodinu práce v závislosti na podmínkách obtížnosti:

Podmínky	Výkon v "bm"	
	I.	II.
a	1 000	950
b	1 100	1 050
c	1 200	1 150

Orientační ztrátové časy pluhu KP 900 mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

- příprava stroje do pracovní polohy.....2 min.
- příprava stroje do přepravní polohy2 min.

Překážky pro práci stroje:

- všechna pevná tělesa ve vzdálenosti do 3 m od osy koleje (kolem překážek vzdálených více než 2,5 m od osy koleje je možno projet bez přerušení práce),
- mosty, propustky, přejezdy, návěstidla a podpěry trakčního vedení včetně jejich ukolejnění,
- hektometrovníky a zajišťovací značky,
- sdělovací a zabezpečovací zařízení (drozely, hlásiče traťových rychlostí, drátovodné žlaby apod.),
- magnetické značky pro měřicí vůz,
- kabelové propojení,

3. PRÁCE STROJE

Způsoby použití stroje KP 900 - technologické linky

Kolejový pluh KP 900 lze použít:

- samostatně při údržbě a úpravě kolejového lože,
- ve strojních linkách.

Nasazení stroje ve strojní lince stanoví předpis ČD S 3/1.

Se strojem lze provádět:

- nahrnutí kameniva pro podbíjení do prostoru záběru podbíjecích pěchů,
- úpravu kolejového lože do předepsaného profilu,
- očištění pražců a mezipražcových prostorů od přebytečného kameniva,
- čištění a úprava stezek.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Předběžné a přípravné práce - jsou součástí technologie práce, při které je stroj nasazen. Před vlastní prací je nutno:

- odstranit překážky pro vlastní práci stroje (např. staré zajišťovací značky, svrškový materiál v kolejích apod.),
- odstranit ukolejnění trakčních stožárů na elektrizovaných tratích.

Vlastní pracovní činnost stroje je určena technologickým postupem opravy železničního svršku.

Dokončující práce:

- nahrnutí kameniva ručně do koleje ze stezek,
- úprava stezek v prostoru překážek,
- úprava ukolejnění trakčních stožárů a jiných kovových konstrukcí na elektrizované trati.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu pluhu KP 900 jsou určeni dva zaměstnanci ve složení 1 strojník a jeden elektromechanik.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Je-li očekáván vlak po sousední koleji, nesmí se používat boční radlice na straně k provozované koleji - v pracovní poloze, při přihřnování kameniva bočními radlicemi stroj vybočuje z obrysu vozidel.

Při zemetání koleje a nakládání kameniva do zásobníku musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Bezpečná vzdálenost před pohybujícím se strojem v pracovní činnosti je vzdálenost větší než 30 m (pracovní rychlost stroje až 30 km/h).

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace stanovená předpisem ČD S 8 se vede v plném rozsahu.

Výkon stroje se v "Provozním záznamu speciálního vozidla" vykazuje v "mh" nebo "bm" s přepočtem:

při práci všemi agregáty při konečné úpravě	100 %
boční nahrnutí a čelní rozhrnutí - příprava pro ASP	60 %
při práci na obnově koleje - pouze boční nahrnutí kameniva	40 %
- pouze čelní nahrnutí kameniva	20 %
- pouze zametání kameniva	30 %

Způsob přepočtu na "bm" je jen doporučující.

8. RÁM STROJE

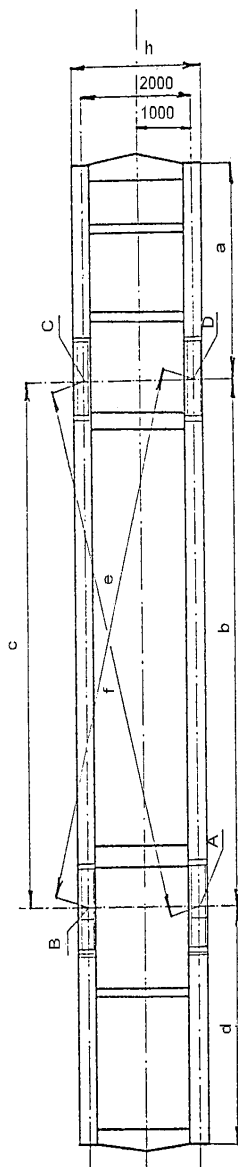
Základní údaje viz obrázek č. 1.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

Uspořádání nápisů je shodné jako u stroje SSP 110 SW, viz příloha V/4.

Obrázek č. 1

Rám stroje KP 900 (mm)



Úsek měření	Rozměr	Tolerance
a vzd. osa nápravy-čelník	3 200	
b vzdálenost os náprav	8 000	± 3
c vzdálenost os náprav	8 000	± 3
d vzd.osa nápravy-čelník	3 500	
e křížová míra	8 246	± 3
f křížová míra	8 246	± 3

Pluh pro úpravu kolejového lože SSP 110 SW

1. POPIS STROJE

Pluh SSP 110 SW je dvouosé SHV - pracovní stroj. Je vybaveno dvěma bočními radlicemi, ve střední části stroje pluhovacím zařízením s přestavitelnými radlicemi, zařízením pro doplňování případně k odebrání kameniva a zametacím zařízením. Stroj je určen k manipulaci s kamenivem, k urovnání kameniva do předepsaného profilu, odebrání či doplnění kameniva kolejového lože, a to částečně i ve výhybkách. Je vybaven zásobníkem na kamenivo do něhož může z kolejového lože kamenivo odebírat nebo ze zásobníku kolejové lože doplňovat.

2. ZÁKLADNÍ TECHNIČKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost stroje.....	37 t
počet náprav	2
hmotnost na nápravu: - přední	19,2 t
- zadní.....	17,8 t
typ motoru	BF8L513FKHD Deutz
výkon motoru.....	235 kW
rozvor náprav	8,1m
přepravní délka stroje.....	17,43 m
přepravní šířka stroje.....	3 m
přepravní výška stroje	4,3 m
stroj je vybaven brzdou	samočinnou, přímočinnou a zajišťovací brzdou
délka stroje v pracovní poloze	19,18 m
délka boční radlice	2,5 m
boční radlice jsou přestavitelné; max. dosah	
při naklonění 45° činí.....	3 400 mm od osy koleje a leží 1 650 mm pod TK
zásobník na kamenivo.....	5 m ³
nejmenší poloměr pro práci stroje	150 m

Technologický výkon stroje závisí na množství přemísťovaného kameniva, na jeho vzdálenosti od koleje, na traťových podmínkách, na množství překážek pro práci pluhu a na návaznosti speciálních vozidel zařazených v příslušné lince.

Při rozprostření většího množství kameniva na stezce ve vzdálenosti cca 2,5 m od osy koleje musí pluh pro nahrnutí kameniva do koleje opakovat několikrát výkon boční radlicí, čímž se celková délka opravené koleje snižuje. Rovněž při hrnutí kameniva čelní radlicí při plných mezipražcových prostorech dochází ke snížení výkonu.

Boční radlicí je možno kamenivo přihnout při jízdě stroje vpřed oboustranně nebo pouze jednostranně. Při výskytu většího množství překážek se doporučuje pracovat s bočními radlicemi pouze jednostranně při jízdě stroje vpřed a používat smluvená znamení, která upozorní strojníka obsluhujícího radlici na překážky, případně jízdu vlaku po sousední koleji. Práce v nepřehledných teré-

nech a při snížené viditelnosti na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích vyžaduje zvláštní bezpečnostní opatření, které dle místních podmínek stanoví vedoucí prací.

Obtížnost provedení práce stroje lze na základě počtu potřebných jízd rozdělit do třech skupin a podle vlivu traťových poměrů do dvou skupin takto:

- a) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 3-4 jízd včetně přejezdů,
- b) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 2-3 jízd včetně přejezdů,
- c) nahrnutí a úprava kolejového lože za předpokladu 1-2 jízd včetně přejezdů.

- I. dobré pracovní podmínky: jednokolejná trať neelektrizovaná, dobré směrové poměry,
- II. ztížené pracovní podmínky: dvoukolejná trať elektrizovaná, obtížné směrové podmínky.

Technologický výkon v "bm" (informativní) dosažitelný za hodinu práce v závislosti na podmínkách obtížnosti:

Podmínky	Výkon v "bm"	
	I.	II.
a	1 000	950
b	1 100	1 050
c	1 200	1 150

Orientační ztrátové časy pluhu SSP 110 SW mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

- příprava stroje do pracovní polohy..... 2 min.
- příprava stroje do přepravní polohy 2 min.

Překážky pro práci stroje:

- všechna pevná tělesa ve vzdálenosti do 3 m od osy koleje (kolem překážek vzdálených více než 2,5 m od osy koleje je možno projet bez přerušení práce),
- mosty, propustky, přejezdy, návěstidla a podpěry trakčního vedení včetně jejich ukolejnění,
- hektometry a zajišťovací značky,
- sdělovací a zabezpečovací zařízení (drozely, hlásiče traťových rychlostí, drátovodné žlaby apod.),
- magnetické značky pro měřicí vůz,
- kabelové propojení,

3. PRÁCE STROJE

Způsoby použití stroje SSP 110 SW - technologické linky

Pluh SSP 110 SW lze použít:

- samostatně při údržbě a úpravě kolejového lože,
- ve strojních linkách.

Nasazení stroje ve strojní lince stanoví předpis ČD S 3/1.

Se strojem lze provádět:

- nahrnutí kameniva pro podbíjení do prostoru záběru podbíjecích pěchů,
- úpravu kolejového lože do předepsaného profilu,
- částečné nahrnutí kameniva do prostoru výhybky,
- očištění pražců a mezipražcových prostorů od přebytečného kameniva,
- čištění a úprava banketů.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Předběžné a přípravné práce - jsou součástí technologie práce, při které je stroj nasazen. Před vlastní prací je nutno:

- odstranit překážky pro vlastní práci stroje (např. staré zajišťovací značky, svrškový materiál v kolejích apod.),
- odstranit ukolejnění trakčních stožárů na elektrizovaných tratích.

Vlastní pracovní činnost stroje je určena technologickým postupem opravy železničního svršku.

Dokončující práce:

- nahrnutí kameniva ručně do koleje ze stezek,
- ruční úprava stezek v prostoru překážek,
- zpětná montáž ukolejnění trakčních stožárů a jiných kovových konstrukcí na elektrizované trati.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu pluhu SSP 110 SW jsou určeni dva zaměstnanci.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Je-li očekáván vlak po sousední koleji, nesmí se používat boční radlice na straně k provozované koleji - v pracovní poloze, při přihrnování kameniva bočními radlicemi stroj vybočuje z obrysu vozidel.

Při zametání koleje a nakládání kameniva do zásobníku výsypky musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Bezpečná vzdálenost před pohybujícím se strojem v pracovní činnosti je vzdálenost větší než 30 m.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace stanovená předpisem ČD S 8 se vede v plném rozsahu.

Výkon stroje se v "Provozním záznamu speciálního vozidla" vykazuje v "mh" nebo "bm" s přepočtem:

při práci všemi agregáty při konečné úpravě	100 %
boční nahnutí a čelní rozhrnutí - příprava pro ASP	60 %
při práci na obnově koleje - pouze boční nahnutí kameniva	40 %
- pouze čelní nahnutí kameniva	20 %
- pouze zametání kameniva	30 %

Způsob přepočtu na "bm" je jen doporučující.

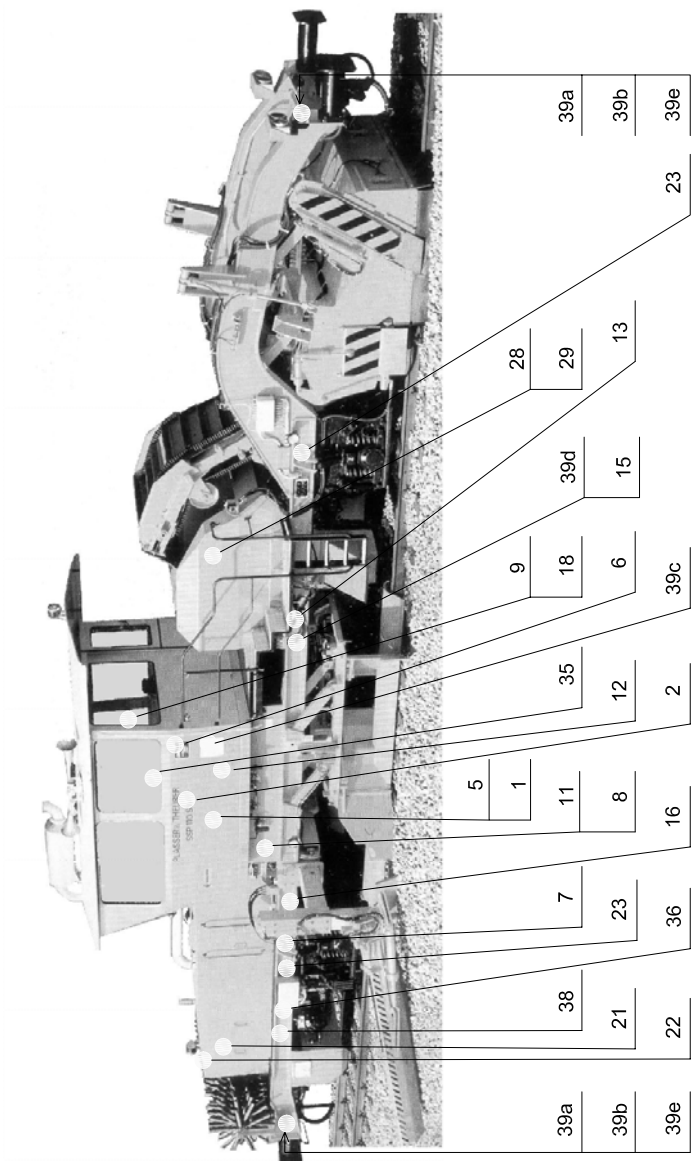
8. RÁM STROJE

Základní údaje nejsou k dispozici.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

Uspořádání nápisů na stroji viz kapitola III, čl. 26, odstavec A a obrázek č. 1.

Obrázek č. 1



Samovýsypné vozy Chopperdozátory typ Vb 411

1. POPIS STROJE

Vozy Chopperdozátor typu Vb 411 jsou samovýsypné vozy pro přepravu, sypání a rozprostírání kameniva s možností nastavení výšky vrstvy kameniva před jeho sypáním do koleje. Sypání kameniva nelze přerušit. Vozy jsou vybaveny speciálním dávkovačem, jehož mechanismus zajišťuje potřebný směr toku kameniva. Ovládání výsypných klapek je zajištěno stlačeným vzduchem, který je dodáván do vzduchojemu vozu z hnacího vozidla pracovním potrubím přes speciální spojky (zrcadlového provedení spojek brzdových), jež jsou natřeny žlutě. K vozům není trvale přiřazena osádka, takže nejsou speciálními vozidly - pracovními stroji.

2. ZÁKLADNÍ TECHNIČKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost vozu	22,4 t
počet náprav	4
největší hmotnost na nápravu	20 t
nosnost vozu podle třídy: A	42 t
B	50 t
C	58 t
vzdálenost otočných čepů podvozků	6,6 m
rozvor náprav	1,8 m
délka vozu přes nárazníky	11,2 m
vůz je vybaven brzdou	samočinnou a brzdou zajišťovací
ložný prostor vozu bez vrchlíku	30 m ³
ložný prostor s vrchlíkem	38 m ³
výška dávkovače nad temenem kolejnice: max	+ 15 cm
min	- 13 cm
nejmenší poloměr pro práci stroje	130 m

Technologický výkon (zaplnění kolejového lože kamenivem) jednoho vozu:

- spotřeba kameniva při komplexních rekonstrukcích železničního svršku a středních opravách kolejí s čistěním kolejového lože závisí na množství kameniva v koleji. Průměrná spotřeba kameniva je 0,25 - 0,50 m³/bm koleje a největší spotřeba je cca 1 m³/bm koleje.

Délka koleje zaplněné kamenivem z jednoho vozu v celé šířce koleje:

a) při naložení vozu bez vrchlíku (30 m ³):			
a spotřebě kameniva (m ³ /bm)	0,25	0,50	1,00
je délka zaplněné koleje (m)	120	60	30
b) při naložení vozu s vrchlíkem (38 m ³):			
a spotřebě kameniva (m ³ /bm)	0,25	0,50	1,00
je délka zaplněné koleje (m)	152	76	38

Způsoby uložení kameniva do kolejového lože:

- na celou šířku kolejového lože,

- mezi kolejnice,
- na hlavy pražců jednostranně nebo oboustranně.

Tabulka dávkování

Po lo ha	Výška dávko- vače nad TK v cm	Dávkování šterku v m ³ na 1 km trati									
		Na celou šířku kolejového lože		Na vnější stranu kolejnic oboustranně		Mezi kolejnicemi		Na banket		Mezi koleje dvoukolejně trati	
		a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
1	+ 15	1 090	1 390	670	850	420	530	370	450	320	400
2	+ 10	870	1120	530	690	340	430	280	360	250	330
3	+ 5	680	930	410	570	270	360	210	295	200	275
4	± 0	480	730	280	440	200	290	140	220	140	220
5	- 5	310	580	180	340	130	220	90	170	90	170
6	- 10	180	400	100	240	80	160	50	120	50	120
7	- 13	110	300	60	180	50	120	30	90	30	90

a - při zaplněných prostorech mezi pražci

b - při prázdných prostorech mezi pražci

Orientační potřebné časy pro jednotlivé pracovní operace mimo doby jízdy na a z místa nasazení samovysypných vozů:

- pro přípravu soupravy 10 vozů (naplnění vzduchojemů) 12 min.
- pro celkovou manipulaci s jedním vozem (příprava do pracovní polohy, vysypání vozu zajištění do dopravní polohy) 10 min.
- pro přípravu 10 vozů k odjezdu z pracoviště 3 min.

Překážky pro práci samovysypného vozu:

- objekty bez průběžného lože,
- přejezdy,
- výhybky.

3. PRÁCE STROJE

Provoz a způsoby použití samovysypných vozů - technologické linky

Provozovatel (nájemce případně OJ, které jsou vozy zapůjčeny) vozů typu Chopperdozátor Vb 411 musí stanovit zaměstnance pověřené obsluhou těchto vozů.

Pro dopravu vozů na pracovní místo a pro práci vozů musí být vždy použito HV nebo SHV vybavené plnicím potrubím.

Před zařazením vozů do přepravy musí zaměstnanec pověřený jejich obsluhou provést všechny úkony předepsané technickými podmínkami a směrnicemi pro obsluhu, a zejména u každého vozu musí:

- zkontrolovat, u prázdných vozů, zda jsou opravdu vyprázdněny,

- prověřit, zda všechny mechanismy jsou v přepravní poloze a bezpečně zajištěny,
- prověřit, zda šroubová vřetena stavěčů dávkovačů jsou v přepravní poloze, t.j. nastavena do nejvyšší polohy,
- zkontrolovat, zda háky rámu dávkovače jsou zavěšeny na boční rám vozu a zajištěny sklopnými pojistkami,
- zkontrolovat, zda výpustné kohouty vzduchojemu jsou otevřeny, zda jsou tlakové spojky plnicího potrubí rozpojeny a zavěšeny na jalových hrdlech a jejich koncové kohouty uzavřeny.

Po kontrole vozů uvedených do přepravní polohy podle předchozího článku vyhotoví zaměstnanec pověřený obsluhou vozů seznam zkontrolovaných vozů, předá jej vypravčímu, který tento seznam vloží do vlakové dokumentace přepravovaných vozů. Seznam musí obsahovat čísla zkontrolovaných vozů, datum sepsání a jméno zaměstnance oprávněného vozy kontrolovat.

Seznam zkontrolovaných vozů může být nahrazen zápisem v “nákladním listě vozu”, v oddíle č.81 ve znění: “Kontrola vozu před přepravou stanovená předpisem ČD S 8/3 provedena - vůz schopen přepravy” a podpisem oprávněného zaměstnance”.

Za provedení kontroly vozů před přepravou a vyhotovení seznamu zkontrolovaných vozů odpovídá provozovatel vozů.

Nelze-li výspné mechanismy po vysypání vozu pro závadu uvést do přepravní polohy a závadu nelze na trati odstranit a je-li závada takového charakteru, že nebrání pohybu vozu, smí se vozy vrátit do výchozí či následné železniční stanice. Zaměstnanec pověřený obsluhou vozů upozorní strojvedoucího a v případě nevykonává-li současně funkci zaměstnance oprávněného řídit posun u těchto vozů i zaměstnance oprávněného řídit posun, na podmínky dopravy. Strojvedoucí tyto podmínky zaznamená do rozkazu “Pv”, který vypíše a oba jej podepíše. Zaměstnanci pověřeni obsluhou vozů jsou povinni při jízdě vozů do stanice sledovat chod i stav vozů a musí být stále ve styku (např. vysílačkou) se strojvedoucím trakčního vozidla (případně s oprávněným zaměstnancem řídit posun), aby jej mohli okamžitě zpravit o případných závadách vzniklých za přesunu z místa nasazení soupravy do železniční stanice.

Za správné naložení vozů odpovídá dodavatel kameniva. Povinnost zkontrolovat vozy před přepravou a vyhotovit seznam zkontrolovaných vozů může být stanovena smluvně mezi provozovatelem vozů a dodavatelem kameniva.

Sled prací souvisejících s nasazením soupravy (či jednoho) vozu Vb 411

Přípravné práce

Vedoucí práce oznámí zaměstnanci pověřenému k obsluze vozů před začátkem výluky množství kameniva potřebné k doplnění v jednotlivých úsecích koleje. Tento zaměstnanec vozy zkontroluje a překontroluje i správnost propojení plnicího potrubí mezi vozy.

Vlastní práce

Vozy se zařadí do technologické linky ŽKV a přesunou na pracoviště. Na pracovišti mezi HV nebo SHV a prvním vozem soupravy zapojí zaměstnanec pověřený obsluhou vozů spojovací hadice pracovního potrubí a uzavře vypouštěcí ventily. Potom se naplní všechny vzduchojemy na tlak 5 barů se současným profouknutím potrubí. K naplnění je nutno použít vhodné HV či SHV s dostatečně výkonným kompresorem (tj. s výkonem $\geq 120 \text{ m}^3/\text{h}$), který umožní naplnění příslušného počtu vzduchojemů.

Po naplnění vzduchojemů se připraví první vůz ve směru jízdy do pracovní polohy. Přitom se provedou následující práce:

- nastavení potřebné výšky dávkování kameniva podle předem určených hodnot,
- odjištění rámu dávkovače sklopením dvou háků na obou bočních stranách vozu,
- naplnění podružných jímek pro ovládání dávkovače,
- spuštění dávkovače kameniva do zvolené polohy,
- otevření určených klapek pro sypání kameniva.

Z důvodu velké spotřeby vzduchu na vysypání vozu doporučuje se vysypávat soupravu vozů po jednom voze.

Rychlost jízdy při sypání určí zaměstnanec pověřený obsluhou vozů. Rychlost se pohybuje zpravidla v rozmezí 3 až 5 km/h.

Po úplném vyprázdnění na trati se vůz uvede do přepravní polohy. Přitom se provedou tyto práce:

- uzavření příslušných klapek dávkovače,
- zvednutí dávkovače,
- zajištění rámu dávkovače sklopnými háky,
- nastavení výšky dávkovače do přepravní polohy,
- vyprázdnění tlakových nádob pomocí vypouštěcích ventilů.

U dalších vozů se pracovní postup opakuje. Po vysypání všech vozů a uvedení vozů do přepravní polohy se vyjme redukční spojka mezi HV a prvním vozem, a vozy se přesunou z místa nasazení do železniční stanice. Zaměstnanec pověřený obsluhou vozů překontroluje přepravní polohu všech vozů podle čl. 3 této přílohy a předá vozy s vyhotoveným seznamem zkontrolovaných vozů k další přepravě.

Technologické linky

Souprava samovysypných vozů se zpravidla zařazuje do technologických linek pro opravy a rekonstrukce železničního svršku. Vozy se spojují v ucelené soupravy v počtu 10 až 20 vozů, podle potřebného množství kameniva v závislosti na denním výkonu příslušné opravy. Tyto speciální vozy nelze nasadit k doplnění kameniva v místech, kde není třeba vyprázdnit celý vůz, protože po otevření výsypných klapek nelze již sypání kameniva přerušit ani

nelze změnit výšku nastavením dávkovače. Před sypaním kameniva je proto nutné určit správně délku koleje potřebnou pro vysypání celého vozu.

4. OBSLUHA STROJE

Počet zaměstnanců určených k obsluze samovýsypných vozů Vb 411 stanoví odpovědný zaměstnanec provozovatele soupravy dle množství obsluhovaných vozů.

Zaměstnanci obsluhující vozy Chopperdozátor Vb 411 musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni z návodu na obsluhu vozů. Za řádné proškolení, přezkoušení, provedení zápisu do výkazu o zkouškách a dodržení ustanovení předpisu ČD Ok 2/2 zodpovídá provozovatel samovýsypných vozů Chopperdozátor.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Při práci v blízkosti sdělovacích a zabezpečovacích zařízení se musí postupovat tak, aby nedošlo k jejich poškození. Po ukončení prací musí být provedena jejich kontrola. Zasypané části sdělovacích a zabezpečovacích zařízení musí být neprodleně uvolněny.

Je zakázáno ponechat bez dozoru vozy, jejichž přídavné vzduchojemy jsou naplněny stačeným vzduchem. Provádět jakékoli opravy na mechanismech nebo vozových skříních smějí jen odborní zaměstnanci speciálním nářadím.

Vstupovat do vozu a zdržovat se v něm, pokud je přídavný vzduchojem naplněn, smí zaměstnanec pověřený obsluhou vozu jen se souhlasem zaměstnance oprávněného řídit posun s vozem a při zachování zvláštní opatrnosti.

Není dovoleno otevírat nebo zavírat rukojeti kohoutů nebo ventilů údery kladiva nebo jiným násilným způsobem. Jakékoli zahřívání jak vzduchojemů, tak rozvodů vzduchu není dovoleno, pokud je zařízení pod tlakem.

Vykládka vozů při postavení dávkovače pod úroveň temene kolejnice bez předchozího zjištění, že prostor pro spuštěný dávkovač je volný, je zakázána.

Zaměstnanec pověřený obsluhou vozu je po jeho vyprázdnění odpovědný za uvedení vozu (případně vozů) do přepravní polohy.

Zaměstnanci nesmějí vstupovat a přibližovat se do nebezpečné blízkosti výsypného zařízení vozu, a to ani nářadím nebo jinými pracovními pomůckami. Výsypná zařízení mohou být uvedena do činnosti jen tehdy, když se obsluha přesvědčila, že se žádný zaměstnanec v ohroženém prostoru nezdržuje.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro vozy platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8.
Pro opravu a údržbu podvozků platí předpis ČD V 67.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

U vozu se vede provozní dokumentace v potřebném rozsahu např.:

- zápis o technické prohlídce vozu,
- zápis o prohlídce provedené při převzetí vozu do provozu po odstávce delší 30-ti dnů,
- zápis o kontrole vozů před dopravou vozu apod.

8. RÁM PODVOZKU

Platí technická dokumentace vozu a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

Uspořádání nápisů na stroji viz kapitola III, čl. 26, odstavec E a obrázek č. 1.

Samovýsypné vozy Chopperdozátor typ Vb 425

1. POPIS STROJE

Vozy Chopperdozátor typu Vb 425 jsou samovýsypné vozy pro přepravu, sypání a rozprostírání kameniva v kolejovém loži s možností nastavení výšky vrstvy kameniva před i během jeho sypání do koleje. Sypání kameniva je možno libovolně přerušovat. Vůz je vybaven speciálním dávkovačem, jehož mechanismus zajišťuje potřebný směr toku kameniva. Ovládání výsypných klapek je zajištěno stlačeným vzduchem, který je dodáván do vzduchojemu vozu z hnacího vozidla pracovním potrubím přes speciální spojky (zrcadlového provedení spojek brzdových), jež jsou natřeny žlutě. K vozům není trvale přiřazena osádka, takže nejsou speciálními vozidly - pracovními stroji.

2. ZÁKLADNÍ TECHNIČKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost vozu	24 t
počet náprav	4
největší hmotnost na nápravu	19,5 t
nosnost vozu podle třídy: A	34,5 t
B	37,0 t
B2	48,0 t
C2	54,0 t
vzdálenost otočných čepů podvozků	7,15 m
rozvor náprav podvozků	1,8 m
délka vozu přes nárazníky	12,19 m
vůz je vybaven brzdou	Dako DK G-P a brzdou zajišťovací
ložný prostor vozu	32,5 m ³
min. výška spodní hrany rámu dávkovače v přepravní poloze nad TK	291 mm
max. výška spodní hrany rámu dávkovače v prac. poloze pod TK	130 mm
nejmenší poloměr pro práci stroje	150 m
nejmenší poloměr pro práci stroje za dozoru a maximální	
rychlostí 10 km/h	75 m

Technologický výkon (zaplnění kolejového lože kamenivem) jednoho vozu:

- spotřeba kameniva při komplexních rekonstrukcích železničního svršku a středních opravách kolejí s čistěním kolejového lože závisí na množství šterku v koleji. Průměrná spotřeba kameniva je 0,25 - 0,50 m³/bm koleje a největší spotřeba je cca 1 m³/bm koleje.

Délka koleje zaplněné kamenivem z jednoho vozu v celé šířce koleje:

a) při naložení vozu 32,5 m³:

a spotřebě kameniva (m ³ /bm)	0,25	0,50	1,00
je délka zaplněné koleje (m)	130	65	32,5

Způsoby uložení kameniva do kolejového lože:

- na celou šířku kolejového lože,

- mezi kolejnice,
- na hlavy pražců jednostranně nebo oboustranně.

Tabulka dávkování

Po lo ha	Výška dávko- vače nad TK v cm	Dávkování šterku v m ³ na 1 km trati									
		Na celou šířku kolejového lože		Na vnější stranu kolejnic oboustranně		Mezi kolejnicemi		Na banket		Mezi koleje dvoukolejně trati	
		a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
1	+ 15	1 090	1 390	670	850	420	530	370	450	320	400
2	+ 10	870	1120	530	690	340	430	280	360	250	330
3	+ 5	680	930	410	570	270	360	210	295	200	275
4	± 0	480	730	280	440	200	290	140	220	140	220
5	- 5	310	580	180	340	130	220	90	170	90	170
6	- 10	180	400	100	240	80	160	50	120	50	120
7	- 13	110	300	60	180	50	120	30	90	30	90

a - při zaplněných prostorech mezi pražci

b - při prázdných prostorech mezi pražci

Orientační potřebné časy pro jednotlivé pracovní operace mimo doby jízdy na a z místa nasazení samovysypných vozů:

- pro přípravu soupravy 10 vozů (naplnění vzduchojemů) 12 min.
- pro celkovou manipulaci s jedním vozem (příprava do pracovní polohy, vysypání vozu zajištění do dopravní polohy) 10 min.
- pro přípravu 10 vozů k odjezdu z pracoviště 3 min.

Překážky pro práci samovysypného vozu:

- objekty bez průběžného lože,
- přejezdy,
- výhybky.

3. PRÁCE STROJE

Provoz a způsoby použití samovysypného vozu - technologické linky

Provozovatel (nájemce případně OJ, které jsou vozy zapůjčeny) vozů typu Chopperdozátor Vb 425 musí stanovit zaměstnance pověřené obsluhou těchto vozů.

Pro dopravu soupravy na pracovní místo a pro práci vozů musí být vždy použito HV nebo SHV vybavené plnicím potrubím.

Před zařazením vozů do přepravy musí zaměstnanec pověřený jejich obsluhou provést všechny úkony předepsané technickými podmínkami a směrnicemi pro obsluhu, a zejména u každého vozu musí:

- zkontrolovat, u vyprázdněných vozů, zda jsou opravdu vyprázdněny,

- prověřit, zda všechny mechanismy jsou v přepravní poloze a bezpečně zajištěny,
- prověřit, zda šroubová vřetena stavěčů dávkovačů jsou v přepravní poloze nastavena do nejvyšší polohy,
- zkontrolovat, zda háky rámu dávkovače jsou zavěšeny na boční rám vozu a zajištěny sklopnými pojistkami,
- zkontrolovat, zda výpustné kohouty vzduchojemu jsou otevřeny, zda jsou tlakové spojky plnicího potrubí rozpojeny a zavěšeny na jalových hrdlech a jejich koncové kohouty uzavřeny.

Po kontrole vozů uvedených do přepravní polohy podle předchozího článku vyhotoví zaměstnanec pověřený obsluhou vozů seznam zkontrolovaných vozů, předá jej vypravčímu, který tento seznam vloží do vlakové dokumentace přepravovaných vozů. Seznam musí obsahovat čísla zkontrolovaných vozů, datum sepsání a jméno zaměstnance oprávněného vozy kontrolovat.

Seznam zkontrolovaných vozů může být nahrazen zápise v “nákladním listě vozu”, v oddíle č.81 ve znění: “Kontrola vozu před přepravou stanovena předpisem ČD, S 8/3 provedena - vůz schopen přepravy” a podpisem oprávněného zaměstnance.

Za provedení kontroly vozů před přepravou a vyhotovení seznamu zkontrolovaných vozů odpovídá provozovatel vozů.

Nelze-li výspné mechanismy po vysypání vozu pro závadu uvést do přepravní polohy a závadu nelze na trati odstranit a je-li závada takového charakteru, že nebrání pohybu vozu, smí se vozy vrátit do výchozí či následné železniční stanice. Zaměstnanec pověřený obsluhou vozů upozorní strojvedoucího a v případě nevykonává-li současně funkci zaměstnance oprávněného řídit posun u těchto vozů i zaměstnance oprávněného řídit posun na podmínky dopravy. Strojvedoucí tyto podmínky zaznamená do rozkazu “Pv”, který vypíše a oba jej podepíše. Zaměstnanci pověřeni obsluhou vozů jsou povinni při jízdě vozů do stanice sledovat chod i stav vozů a musí být stále ve styku (např. vysílačkou) se strojvedoucím trakčního vozidla (případně s oprávněným zaměstnancem řídit posun), aby jej mohli okamžitě zpravit o případných závadách vzniklých za přesunu z místa nasazení vozů do železniční stanice.

Za správné naložení vozů odpovídá dodavatel kameniva. Povinnost zkontrolovat vozy před dopravou a vyhotovit seznam zkontrolovaných vozů může být stanovena smluvně mezi provozovatelem vozů a dodavatelem kameniva.

Sled prací souvisejících s nasazením vozu (soupravy vozů) Vb 425

Přípravné práce

Vedoucí práce oznámí zaměstnanci pověřenému k obsluze vozů před začátkem výluky množství kameniva potřebné k doplnění v jednotlivých úsecích koleje. Tento zaměstnanec vozy zkontroluje a překontroluje i správnost propojení plnicího potrubí mezi vozy.

Vlastní práce

Vozy se zařadí do technologické linky ŽKV a přesunou na pracoviště. Na pracovišti mezi HV nebo SHV a prvním vozem soupravy zapojí zaměstnanec pověřený obsluhou vozů spojovací hadice pracovního potrubí a uzavře vypouštěcí ventily. Potom se naplní všechny vzduchojemy na tlak 5 barů se současným profouknutím potrubí. K naplnění je nutno použít vhodné HV či SHV s dostatečně výkonným kompresorem (tj. s výkonem $\geq 120 \text{ m}^3/\text{h}$), který umožní naplnění příslušného počtu vzduchojemů.

Po naplnění vzduchojemů se připraví první vůz ve směru jízdy do pracovní polohy. Přitom se provedou následující práce:

- nastavení potřebné výšky dávkování kameniva podle předem určených hodnot,
- odjištění rámu dávkovače sklopením dvou háků na obou bočních stranách vozu,
- naplnění podružných jímek pro ovládání dávkovače,
- spuštění dávkovače kameniva do zvolené polohy,
- otevření určených klapek pro sypání kameniva.

Z důvodu velké spotřeby vzduchu na vysypání vozu doporučuje se vysypávat soupravu vozů po jednom voze.

Rychlost jízdy při sypání určí zaměstnanec pověřený obsluhou vozů. Rychlost se pohybuje zpravidla v rozmezí 3 až 5 km/h.

Po úplném vyprázdnění se vůz připraví do přepravní polohy. Přitom se provedou tyto práce:

- uzavření příslušných klapek dávkovače,
- zvednutí dávkovače,
- zajištění rámu dávkovače sklopnými háky,
- nastavení výšky dávkovače do přepravní polohy,
- vyprázdnění tlakových nádob pomocí vypouštěcích ventilů.

U dalších vozů se pracovní postup opakuje. Po vysypání všech vozů a uvedení vozů do přepravní polohy se vyjme redukční spojka mezi HV a prvním vozem, a vozy se přesunou z místa nasazení do železniční stanice. Zaměstnanec pověřený obsluhou vozů překontroluje přepravní polohu všech vozů podle čl. 3 této přílohy a předá vozy s vyhotoveným seznamem zkontrolovaných vozů k další přepravě.

Technologické linky

Vozy se zpravidla zařazují do technologických linek pro opravy, obnovy a rekonstrukce železničního svršku. Tyto speciální vozy lze nasadit pro doplnění kameniva v místech, kde není třeba vyprázdnit celý vůz, protože po otevření výsypných klapek lze sypání kameniva libovolně přerušit, případně změnit výšku nastavení dávkovače.

4. OBSLUHA STROJE

Počet zaměstnanců určených k obsluze samovýšpných vozů Vb 425 stanoví odpovědný zaměstnanec provozovatele soupravy dle množství obsluhovaných vozů.

Zaměstnanci obsluhující vozy Chopperdozátor Vb 425 musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni z návodu na obsluhu vozů. Za řádné proškolení, přezkoušení, provedení zápisu do výkazu o zkouškách a dodržení ustanovení předpisu ČD Ok 2/2 zodpovídá provozovatel samovýšpných vozů Chopperdozátor.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Při práci v blízkosti sdělovacích a zabezpečovacích zařízení se musí postupovat tak, aby nedošlo k jejich poškození. Po ukončení prací musí být provedena jejich kontrola. Zasypané části sdělovacích a zabezpečovacích zařízení musí být neprodleně uvolněny.

Je zakázáno ponechat bez dozoru vozy, jejichž přídatné vzduchojemy jsou naplněny stlačeným vzduchem. Provádět jakékoli opravy na mechanismech nebo vozových skříních smějí jen odborní zaměstnanci speciálním nářadím.

Vstupovat do vozu a zdržovat se v něm, pokud je přídatný vzduchojem naplněn, smí zaměstnanec pověřený obsluhou vozu jen se souhlasem zaměstnance oprávněného řídit posun s vozem a při zachování zvláštní opatrnosti.

Není dovoleno otevírat nebo zavírat rukojeti kohoutů nebo ventilů údery kladiva nebo jiným násilným způsobem. Jakékoli zahřívání jak vzduchojemů, tak rozvodů vzduchu není dovoleno, pokud je zařízení pod tlakem.

Vykládka vozů při postavení dávkovače pod úroveň temene kolejnice bez předchozího zjištění, že prostor pro spuštění dávkovač je volný, je zakázána.

Zaměstnanec pověřený obsluhou vozu je po jeho vyprázdnění odpovědný za uvedení vozu (případně vozů) do přepravní polohy.

Zaměstnanci nesmějí vstupovat a přibližovat se do nebezpečné blízkosti výšpného zařízení, a to ani nářadím nebo jinými pracovními pomůckami. Výšpná zařízení mohou být uvedena do činnosti jen tehdy, když se obsluha přesvědčí, že se žádný zaměstnanec v ohroženém prostoru nezdržuje.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro vozy platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8.

Pro opravu a údržbu podvozku platí předpis ČD V 67.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

U vozu se vede stejná provozní dokumentace jako u typu Vb 411.

8. RÁM PODVOZKU

Platí technická dokumentace vozu a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

Uspořádání nápisů na stroji viz kapitola III, čl. 26, odstavec E a obrázek č. 1.

Obrázek č. 1

