

Skupina příloh VIII

Skupina příloh IX

**Stroje pro odstraňování sněhu, uhelného spadu
a podobné speciální stroje**

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

1. Zaměstnanci nesmějí vstupovat a přibližovat se do nebezpečné blízkosti pracovních agregátů stroje, a to ani nářadím nebo jinými pracovními pomůckami. Při ohrožení bezpečnosti se musí běh pracovních agregátů ihned zastavit stiskem havarijního tlačítka, pokud je jím stroj vybaven.
2. Před započetím práce SV seznámí vedoucí prací vedoucího strojníka s technologií práce a upozorní ho na překážky a umístění speciálních zařízení dopravní cesty. V případě potřeby se dohodnou na způsobu jejich označení a vlastní technologii prováděných prací.
3. Platnost ustanovení pro práci strojů skupiny příloh IX stanovených předpisem ČD D 2/81 není tímto předpisem dotčena.

Kolejová sněhová fréza KSF 70

1. POPIS STROJE

Kolejová sněhová fréza KSF 70 je SHV - pracovní stroj - motorový vozík MUV 69 se speciální demontovatelnou nástavbou. Je určena k odstraňování sněhu z traťových a staničních kolejí sněhovými řezači do výše vrstvy sněhu 1,5 m nad TK při jízdě vozíku směrem dopředu. Při jízdě vozíku směrem vzad lze odstraňovat sníh pluhem zavěšeným na zadním čele stroje do výše vrstvy 0,4 m. Sníh je z prostoru před vozidlem odřezáván pomocí spirálových řezačů a vyfukován mimo kolej otočnými výfuky pomocí ventilátoru. Po stranách řezačů jsou sklopné radlice, které rozšiřují záběr.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost stroje.....	17,4 t
počet náprav	2
hmotnost na přední nápravu	11,8 t
hmotnost na zadní nápravu.....	5,6 t
počet motorů technologické nástavby	2
typ motoru	T 928-2
výkon motoru.....	77 kW
pracovní rychlost při práci frézy.....	0,10 - 20 km/h
pracovní rychlost při práci pluhu.....	15 - 35 km/h
rozvor náprav	4,2 m
délka stroje.....	9,9 m
výška stroje	3,1 m
šířka stroje.....	3,15 m
šířka záběru bez bočních radlic.....	3,1 m
šířka záběru s bočními radlicemi.....	až 3,6 m
nejmenší výška spodní hrany frézy nad TK.....	20 mm
nejvyšší výška sněhové vrstvy	1,5 m
vzdálenost odhozu sněhu.....	10 - 80 m
směr odhozu	na obě strany
úhel natočení výfuku sněhu.....	± 60°
stroj je vybaven brzdou	automobilového typu a brzdou zajišťovací
šířka záběru zadního pluhu	3,1 m
největší výška sněhové vrstvy odstraňované zadním pluhem	0,4 m
největší výkon fréz	3 000 t/h
nejmenší poloměr pro práci stroje	150 m

Výkon stroje je ovlivňován především výškou sněhové vrstvy a kvalitou odstraňovaného sněhu (jeho měrnou hmotností).

Dosažitelný výkon stroje v jednotlivých podmínkách:

- I. sněhová vrstva prachového a neulehlého sněhu
(měrná hmotnost 0,1 - 0,3 t/m³) při tloušťce sněhové vrstvy

do 300 mm.....	10 - 20 km/h
300 - 600 mm	6 - 10 km/h
nad 600 mm.....	2 - 6 km/h
II. sněhová vrstva staršího středně ulehleho sněhu (měrná hmotnost 0,3 - 0,6 t/m ³) při tloušťce sněhové vrstvy	
do 300 mm.....	5 - 10 km/h
300 - 600 mm	3 - 6 km/h
nad 600 mm.....	1 - 3 km/h
III. sněhová vrstva staršího silně ulehleho a vlhkého sněhu při tloušťce vrstvy	
do 300 mm.....	3 - 5 km/h
300 - 600 mm	1 - 3 km/h
nad 600 mm.....	0,1 - 1 km/h

Je nutné aby stroj byl nasazen včas, aby byl odstraňován čerstvě napadaný sníh a ne sníh ulehlý a namrzlý.

Orientační ztrátové časy kolejové sněhové frézy KSF 70 mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

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

Překážky pro práci stroje:

- přejezdy,
- přídržnice,
- výhybky,
- místa, kde není prostor pro odhoz sněhu.

3. PRÁCE STROJE

Ustanovení pro provoz kolejové frézy KSF 70

Zaměstnanec, který řídí a obsluhuje sněhovou frézu, musí během práce sledovat trať ve směru jízdy a průběžně se řídit pokyny vedoucího prací, dle prostorových možností směřuje odhoz sněhu a to tak, aby nedošlo k poškození zařízení umístěných v dosahu odhazovaného sněhu za dodržení všech bezpečnostních opatření. Při odstraňování sněhu v železničních stanicích v prostoru překážek a nástupišť se nesmí pracovat s křídlem.

Ve stanicích lze sněhové frézy použít pouze se souhlasem přednosta stanice, a to pouze na koleji, kde není ohrožena bezpečnost osob, kde nehrozí zasypání nástupišť a vozů stojících na sousední koleji.

Práci sněhové frézy řídí vedoucí prací znalý traťových poměrů, nejméně ve funkci mistra. Vedoucí prací upozorňuje obsluhu stroje na viditelné i neviditelné překážky a na sněhové poměry na trati.

Při práci na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích musí zůstat křídlo směrem k provozované koleji vždy v přepravní poloze.

Za vlakem, který ještě nedojel do sousední stanice, není jízda sněhové frézy, která má na trati pracovat, dovolena. Výjimkou jsou případy, kdy sněhová fréza jede za vlakem nebo proti vlaku, aby jej vyprostila ze závějí.

Jízdy sněhové frézy se musí organizovat s ohledem na charakter sněhové překážky (volba směru práce), a aby vždy jízda začínala a končila ve stanici.

Jede-li sněhová fréza jako PMD, je vedoucí (řidič) stroje povinen upozornit výpravčího při sepisování písemného rozkazu, že jde o sněhovou frézu a sdělit mu, bude-li na trati pracovat .

Způsoby použití KSF 70

Kolejová sněhová fréza se používá k odstraňování sněhu z kolejí na širé trati, výjimečně i ve stanicích. Přednostně se používá pro odstranění sněhu v zářezech a všude tam, kde není možné sníh odhrnout pomocí kolejového pluhu.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Přípravné práce:

- vedoucí prací určí způsob signalizace o překážkách pro práci stroje a informuje o nich obsluhu stroje současně při seznamování (informování) obsluhy s traťovými poměry úseku, ve kterém bude stroj pracovat.

Vlastní práce stroje:

- zahřátí stroje na provozní teplotu,
- uvedení stroje do pracovní polohy včetně natočení výfuku sněhu do požadovaného směru odhozu a vlastní práce stroje,

Řidič obsluhuje motorový vozík, strojník obsluhuje sněhovou frézu, řídí se pokyny vedoucího prací a nastavuje otáčky motorů podle požadavků na vzdálenost odhozu sněhu. Strojník řídí výškové pohyby frézy tak, aby celá vrstva sněhu byla odříznuta a řídí šířku otevření bočních radlic s ohledem na překážky na trati.

Při jízdě pluhem vpřed řídí strojník výšku pluhu podle stávající situace a ve spolupráci s řidičem obsluhuje stroj tak, aby se předešlo nutnosti vyprošťování jiným hnacím vozidlem, případně poškození stroje.

Řidič motorového vozíku řadí podle pokynů strojníka obsluhujícího frézu příslušný rychlostní stupeň tak, aby rychlost jízdy odpovídala výšce sněhové vrstvy a jakosti sněhu.

Je-li nutné při zpětné jízdě stroje znovu odstraňovat sníh, uvede se do pracovní polohy pluh upevněný na zadní části motorového vozíku.

Práce dokončující:

- po uvedení stroje do přepravní polohy se ponechají frézy v chodu při snížených otáčkách motoru po celou dobu zpětné jízdy
- je-li stroj v pohotovosti a teplota klesá pod -10 °C, je nutno každé 3 až 4 hodiny motory fréz i vozíku spouštět a zahřát na provozní teplotu

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu kolejové sněhové frézy jsou určeni dva zaměstnanci, jeden strojník a jeden řidič.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Při přepravě KSF 70 musí být dveře obslužné kabiny zavřeny a zajištěny - za dodržení tohoto opatření odpovídá řidič.

Zaměstnanci se smějí přepravovat jen v kabině vozíku MUV.

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

Stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky.

Při práci na dvukolejných tratích při sjízdnosti sousední koleje musí zůstat boční křídlo frézy směřující k sousední koleji zajištěno v přepravní poloze.

Bezpečná vzdálenost před pohybujícím se strojem v pracovní činnosti je vzdálenost větší než 20 m.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8 s tím, že preventivní prohlídky P1 a P2 se na nástavbě KSF 70 neprovádějí. Údržba a opravy sněhové frézy musí být organizovány provozovatelem tak, aby byla připravena na práci v zimních podmínkách dle termínů stanovených VP SDC.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace stanovená předpisem ČD S 8 se vede v plném rozsahu. Provedený výkon strojem KSF 70 se vede v provozní dokumentaci v "bm".

8. RÁM STROJE

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

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

Uspořádání nápisů je shodné jako u stroje Púšl 71, viz příloha V/1

Kolejový sněhový pluh KSP - MTH

1. POPIS STROJE

Kolejový sněhový pluh KSP MTH tvoří dvounápravový vůz, na jehož předním čelníku je upevněn pevný šípový pluh, před předním dvojkolím je umístěna sklopná příčná radlice (jejím účelem je vyhrnovat sníh ze středu koleje) a v zadní části malá šípová radlice pro rozrušení ztuhlého sněhu. Pluh je vybaven postranními křídly pro rozšíření záběru (odhrnutí sněhu mimo průjezdný průřez). Pohyblivé části pluhu jsou ovládány hydraulicky z kabiny obsluhy umístěné za šípovým pluhem. Strojovna s hnacím agregátem pomocných pohonů je umístěna v zadní části pluhu. Pluh lze na koleji otočit pomocí zdvihacího a otáčecího mechanismu. Pluh není vybaven vlastním přepravním ani pracovním pojezdem. Jako trakčního vozidla je vhodné použít HV (SHV) o minimální tažné síle na háku 155 kN. Pluh KSP-MTH je STV - pracovní stroj.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost stroje.....	32 t
počet náprav	2
hmotnost na jednu nápravu.....	16 t
typ motoru	Tatra 603
výkon motoru.....	44 kW
rozvor náprav	5 m
délka stroje.....	12,3 m
výška stroje	3,5 m
šířka stroje.....	3 m
největší šířka záběru	5 m
nejnižší poloha křídel při práci nad TK	150 mm
nejnižší poloha přední šípové radlice pod TK.....	50 mm
nejmenší poloměr oblouku pro práci stroje.....	150 m
nejvyšší výška sněhové vrstvy	1m
pracovní rychlost stroje	10 - 40 km/h
stroj je vybaven:	
– potrubím samočinné průběžné brzdy,	
– záklopkou záchranné brzdy,	
– brzdou ruční,	

Výkon stroje je ovlivňován především výškou sněhové vrstvy a kvalitou odstraňovaného sněhu (jeho měrnou hmotností).

Dosažitelná pracovní rychlost kolejového pluhu je při odstraňování prachového sněhu s měrnou hmotností 0,1 - 0,3 t/m³ a tloušťce sněhové vrstvy do:

300 mm	40 km/h
300 - 1 000 mm	20 - 30 km/h
nad 1 000 mm	10 - 20 km/h

Při odstraňování staršího ulehleho sněhu se provozní rychlost kolejového pluhu snižuje:

- o 50 % při měrné hmotnosti sněhu 0,3 - 0,6 t/m³
- o 70 % při měrné hmotnosti sněhu více jak 0,6 t/m³

Činitelé ovlivňující výkon stroje:

- výška sněhové vrstvy a měrná hmotnost sněhu,
- výkon hnacího vozidla,
- organizace práce, zejména včasné nasazení pluhu,
- zkušenost obsluhy,
- řádné dorozumění mezi vedoucím práce, obsluhou stroje a strojvedoucím.

Orientační ztrátové časy kolejového sněhového pluhu KSP - MTH mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

- příprava stroje do pracovní polohy..... 10 min.
- příprava stroje do přepravní polohy 10 min.

Překážky pro práci stroje:

- přejezdy,
- přídržnice,
- výhybky.

Pluh KSP - MTH není vhodný pro odstraňování zmrzlého a silně ulehleho sněhu.

3. PRÁCE STROJE

Ustanovení pro provoz kolejového sněhového pluhu KSP - MTH

Před přepravou na pracoviště a zpět musí být kolejový sněhový pluh upraven do přepravní polohy. Vedoucí stroje je povinen osobně přikontrolovat připravenost pluhu k práci a přepravě. Při kontrole se zaměří na:

- zkoušku správné činnosti, tj. zvedání, spouštění a bezpečné zajištění předních i bočních radlic,
- zkoušku správné činnosti výsuvné části otočného zařízení a jeho zajištění v horní krajní poloze,
- správnou funkci záklopky záchranné brzdy a brzdy ruční,
- správnou funkci spalovacího motoru, elektrické a hydraulické části,
- technický stav a pracovní nářadí,
- funkci dorozumívacího zařízení se stanovištěm strojvedoucího.

Při sunutí za zhoršené viditelnosti musí být u kolejového sněhového pluhu rozsvíceny světlomety aby nejbližší prostranství bylo dostatečně osvětleno.

Práci pluhu řídí vedoucí práce, pracovník znalý traťových poměrů ve funkci nejméně mistra. Vedoucí práce upozorňuje obsluhu pluhu na neviditelné i viditelné překážky a na sněhové poměry na trati.

Pracovní rychlost kolejového sněhového pluhu se řídí podle situace na trati a podle potřeby se mění. Vedoucí práce i obsluha kolejového sněhového pluhu pozoruje při práci trať a podle vzniklé situace upozorní strojvedoucího na změnu pracovního režimu, případně použije záchranné brzdy. Podle podmínek na trati je rovněž nutno regulovat rozevření bočních křídel.

Při přejíždění překážek v trati (přejezdy, výhybky), jakož i překážek v těsné blízkosti koleje (výhybková tělesa, návěstidla) musí být provozní rychlost kolejového sněhového pluhu přizpůsobena, aby mohly být včas zdviženy radlice a sklopná boční křídla.

Při práci na dvoukolejných i vícekolejných a souběžných tratích se práce kolejového sněhového pluhu při průjezdu vlaků po sousední koleji přerušuje. Při nutnosti použití křídel směrem k sousední koleji musí být sousední kolej vyloučena.

OJ provozující kolejový sněhový pluh dohodne s přednosty stanic koleje, případně úseky těchto kolejí, na kterých lze stroj otáčet. Tyto údaje jsou zapracovány ve staničním řádu.

Otáčení stroje KSP - MTH

Stroj se vyzvedne pomocí hydraulického zařízení do výše 200 mm nad TK. Lze jej otočit o 360° v obou směrech, a to pouze na rovné koleji bez převýšení a stoupání s dobrým technickým stavem. Při této manipulaci musí být boční křídla a příčná radlice v přepravní poloze. Ve stanici, kde se otáčí kolejový sněhový pluh, musí být sníh odházený na úroveň temene kolejnice v okruhu nejméně 7 m od středu otáčení. Při otáčení stroje musí vedoucí stroje dbát, aby se v prostoru otáčení nezdržovali žádní zaměstnanci nebo i jiné osoby a o ukončení otočení stroje zpraví výpravčího.

Použití KSP - MTH

Kolejový sněhový pluh se používá k odstraňování sněhu z kolejí na širé trati, výjimečně i ve stanicích, na elektrizovaných i neelektrizovaných tratích a lze jej použít i na tratích vícekolejných.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Přípravné práce:

Vedoucí prací musí informovat obsluhu o traťových poměrech v úseku, ve kterém bude pluh pracovat. Po zjištění situace a odhadu rozsahu práce stanoví vedoucí prací po dohodě s vedoucím stroje pracovní postup a vlastní práci na pracovišti stroje řídí.

Vlastní práce stroje:

Po uvedení stroje do pracovní polohy vedoucí stroje obsluhuje kolejový sněhový pluh v přední kabině, dává pokyny strojvedoucímu HV a pomocným pracovníkům obsluhujícím boční křídla.

Vlastní pracovní postup závisí na druhu odstraňovaného sněhu; při odstraňování sněhu mokrého nebo ulehleho, při větší vrstvě nebo na koleji s mírným stoupáním se traťový úsek projíždí 2 x nebo 3 x, a to s tímto postupem:

- kolejový sněhový pluh pracuje jen s přední šípovou radlicí (šípovým pluhem),
- kolejový sněhový pluh pracuje s přední i příčnou radlicí,
- kolejový sněhový pluh pracuje s oběma radlicemi i s otevřenými bočními křídly.

Rozevření bočních křidel se nastaví podle potřeby, přičemž je nutno přihlédnout k překážkám v blízkosti koleje a ke sněhové situaci. Kolejovým sněhovým pluhem lze výjimečně prorážet závěje do maximální výše 1,5 m. Je-li sněhová vrstva vyšší, je nutno ji ručním odházením snížit na tuto hranici, aby se předešlo vykolejení stroje za dodržení podmínek stanovených ČSN 343100 a ČSN 343109.

U vlhkého a ulehleho sněhu se nejvyšší odstranitelná výška sněhové vrstvy snižuje v závislosti na síle tažného vozidla.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu kolejového sněhového pluhu jsou určeni dva strojníci. Při vlastní práci pluhu musí být ke stroji přiděleni ještě dva pomocní zaměstnanci na obsluhu bočních křidel.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Při přepravě KSP - MTH musí být dveře obslužné kabiny zavřeny a zajištěny - za dodržení tohoto opatření odpovídá vedoucí stroje. Zaměstnanci se smějí přepravovat jen v kabině pluhu.

Stroj smí pracovat na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8 s tím, že preventivní prohlídky P1 a P2 se u KSP neprovádějí. Údržba a opravy stroje musí být organizovány jeho provozovatelem tak, aby byl připraven na práci v zimních podmínkách dle termínů stanovených VP SDC.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace pluhu KSP - MTH se vede v rozsahu:

- “Kniha předávky, provozu a oprav speciálního vozidla” a
- dokumentace platná pro speciální tažená vozidla podle části čtvrté předpisu ČD S 8.

Provedený výkon strojem KSP - MTH se vede v provozním záznamu v "motohodinách".

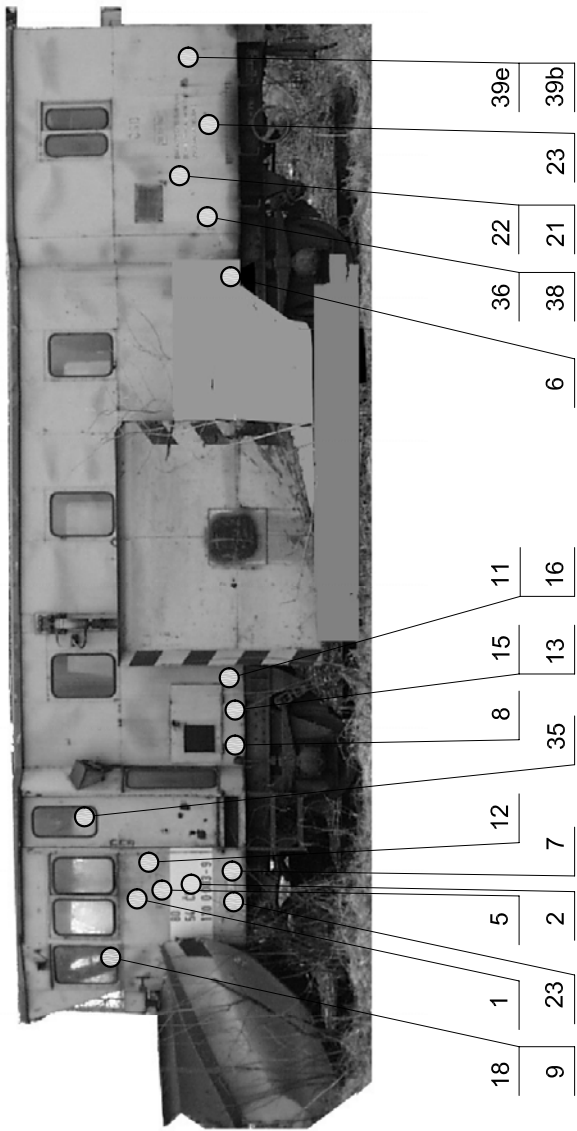
8. RÁM STROJE

Platí technická dokumentace vozu a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

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

Obrázek č. 1



Kolejový sněhový pluh LPO 411 S

1. POPIS STROJE

Kolejový sněhový pluh LPO 411 S je upraven z čtyřnápravového nákladního vozu polské výroby 401 Wb. Na obou čelnících jsou pomocí nástavců a výsuvného zařízení přestavitelně upevněné a hydraulicky ovládané dvě čelní radlice, jež je možno spustit až 50 mm pod TK, případně je lze přestavit pro jednostranné hnutí sněhu. Na bočních stěnách skříň jsou hydraulicky výklopná křídla (pro každý směr dvě). Stroj je vybaven nárazecím i tahadlovým ústrojím na obou stranách, přičemž nárazníky jsou při odstraňování sněhu sklopeny za radlicí. Skříň je rozdělena na dvě ovládací kabiny na obou čelních stranách, strojovnu a hospodářský oddíl.

Pluh není vybaven vlastním přepravním ani pracovním pojezdem. Jako trakčního vozidla je vhodné použít HV (SHV) o minimální tažné síle na háku 240 kN. Pluh LPO 411 S je STV - pracovní stroj.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost stroje.....	64 t
počet náprav	4
hmotnost na jednu nápravu	16 t
typ motoru pomocných pohonů	SW 266/E1
výkon motoru	29,5 kW
vzdálenost otočných čepů podvozků.....	8,5 m
rozvor podvozku	1,92 m
délka stroje.....	15,7 m
výška stroje	4 m
šířka stroje.....	3,1 m
šířka záběru při nejvyšším jednostranném otevření boční radlice	4,6 m
šířka záběru při největším oboustranném otevření boční radlice	6,1 m
šířka záběru čelní radlice při jednostranném odstraňování sněhu	2,9 m
šířka záběru čelní radlice při oboustranném odstraňování sněhu	3,1 m
nejvyšší poloha čelní radlice nad TK	200 mm
nejnižší poloha čelní radlice pod TK.....	50 mm
nejvyšší poloha bočních křídel nad TK.....	530 mm
nejnižší poloha bočních křídel nad TK.....	200 mm
nejmenší poloměr oblouku pro práci stroje.....	150 m
nejvyšší výška sněhové vrstvy	1 m
pracovní rychlost stroje	10 - 50 km/h
stroj je vybaven:	
- potrubím samočinné průběžné brzdy,	

- záklopkou záchranné brzdy a
- brzdou ruční.

Výkon stroje je ovlivňován především výškou sněhové vrstvy a kvalitou odstraňovaného sněhu (jeho měrnou hmotností).

Dosažitelná pracovní rychlost kolejového pluhu je při odstraňování prachového sněhu s měrnou hmotností 0,1 - 0,3 t/m³ a tloušťce sněhové vrstvy do :

300 mm	40 km/h
300 - 1 000 mm	20 - 30 km/h
nad 1 000 mm	10 - 20 km/h

Při odstraňování staršího ulehlého sněhu se provozní rychlost kolejového pluhu snižuje:

- o 50 % při měrné hmotnosti sněhu 0,3 - 0,6 t/m³
- o 70 % při měrné hmotnosti sněhu více jak 0,6 t/m³

Činitelé ovlivňující výkon stroje:

- výška sněhové vrstvy a měrná hmotnost sněhu,
- výkon hnacího vozidla,
- organizace práce, zejména včasné nasazení pluhu,
- zkušenost obsluhy,
- řádné dorozumění mezi vedoucím práce, obsluhou stroje a strojvedoucím.

Orientační ztrátové časy kolejového sněhového pluhu LPO 411 S mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

- příprava stroje do pracovní polohy..... 10 min.
- příprava stroje do přepravní polohy 10 min.

Překážky pro práci stroje:

- přejezdy,
- přídržnice,
- výhybky.

Pluh LPO 411 S není vhodný pro odstraňování zmrzlého a silně ulehlého sněhu.

3. PRÁCE STROJE

Ustanovení pro provoz kolejového sněhového pluhu LPO 411 S

Před přepravou na pracoviště a zpět musí být kolejový sněhový pluh upraven do přepravní polohy. Vedoucí stroje je povinen osobně přezkontrolovat připravenost pluhu k práci a přepravě. Při kontrole se zaměří na:

- zkoušku správné činnosti, tj. zvedání, spouštění a bezpečné zajištění předních i bočních radlic,
- správnou funkci záklopkou záchranné brzdy a brzdy ruční,
- správnou funkci spalovacího motoru, elektrické a hydraulické části,
- technický stav a pracovní nářadí,

- funkci dorozumívacího zařízení se stanovištěm strojvedoucího,
- přestavení nárazníků a uzavření otvorů u předních radlic v místech nárazníků a táhla.

Při sunutí pluhu za zhoršené viditelnosti musí být rozsvíceny světlomety, aby nejbližší prostranství bylo dostatečně osvětleno.

Práci pluhu řídí vedoucí práce, pracovník znalý traťových poměrů ve funkci nejméně mistra. Vedoucí práce upozorňuje obsluhu pluhu na neviditelné i viditelné překážky a na sněhové poměry na trati.

Pracovní rychlost kolejového sněhového pluhu se řídí podle situace na trati a podle potřeby se mění. Vedoucí práce i obsluha kolejového sněhového pluhu pozoruje při práci trať a podle potřeby upozorní strojvedoucího na změnu pracovního režimu, případně použije záchranné brzdy. Podle podmínek na trati je rovněž nutno regulovat rozevření bočních křidel.

Při přejíždění překážek v trati (přejezdy, výhybky), jakož i překážek v těsné blízkosti koleje (výhybková tělesa, návěstidla) musí být provozní rychlost kolejového sněhového pluhu přizpůsobena, aby mohly být včas zdviženy radlice a sklopná boční křídla.

Při práci na dvoukolejných i vícekolejných a souběžných tratích se práce kolejového sněhového pluhu při průjezdu vlaků po sousední koleji přerušuje. Při nutnosti použití křidel směrem k sousední koleji musí být sousední kolej vyloučena.

U kolejového sněhového pluhu LPO 411 S musí provozovatel v kabině umístit "místní pracovní a bezpečnostní předpisy pro zacházení s elektrickým zařízením", jejichž součástí je i základní schéma zapojení elektrického zařízení na stroji.

Použití KSP LPO 411 S

Kolejový sněhový pluh se používá k odstraňování sněhu z kolejí na širé trati, výjimečně i ve stanicích, na elektrizovaných i neelektrizovaných tratích a lze jej použít i na tratích vícekolejných.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Přípravné práce:

Vedoucí prací musí informovat obsluhu o traťových poměrech v úseku, ve kterém bude pluh pracovat. Po zjištění situace a odhadu rozsahu práce stanoví vedoucí prací po dohodě s vedoucím stroje pracovní postup a vlastní práci na pracovišti stroje řídí.

Vlastní práce stroje:

Po uvedení stroje do pracovní polohy vedoucí stroje obsluhuje kolejový sněhový pluh v přední kabině, dává pokyny strojvedoucímu HV a pomocným pracovníkům obsluhujícím boční křídla.

Vlastní pracovní postup závisí na druhu odstraňovaného sněhu; při odstraňování sněhu mokrého nebo ulehlého, při větší vrstvě nebo na koleji s mírným stoupáním se traťový úsek projíždí 2 x nebo 3 x, a to s tímto postupem:

- kolejový sněhový pluh pracuje jen s přední radlicí,
- kolejový sněhový pluh pracuje oběma radlicemi i s otevřenými bočními křídly

Rozevření bočních křidel se nastaví podle potřeby, přičemž je nutno přihlídnout k překážkám v blízkosti koleje a ke sněhové situaci. Kolejovým sněhovým pluhem lze výjimečně prorážet závěje do výše 1,5 m. U vlhkého a ulehlého sněhu se nejvyšší odstranitelná výška sněhové vrstvy snižuje v závislosti na síle tažného vozidla.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu kolejového sněhového pluhu jsou určeni dva zaměstnanci (strojníci). Při vlastní práci pluhu musí být ke stroji přiděleni ještě dva pomocní zaměstnanci na obsluhu bočních křidel.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Při přepravě KSP LPO 411 S musí být dveře obslužné kabiny zavřeny a zajištěny - za dodržení tohoto opatření odpovídá vedoucí stroje. Zaměstnanci se smějí přepravovat jen v kabině stroje.

Stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8 s tím, že preventivní prohlídky P1 a P2 se u LPO 411 S neprovádějí. Údržba a opravy stroje musí být organizovány jeho provozovatelem tak, aby byl připraven na práci v zimních podmínkách dle termínů stanovených VP SDC.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace pluhu LPO 411 S se vede v rozsahu:

- “Kniha předávky, provozu a oprav speciálního vozidla” a
- dokumentace platná pro speciální tažená vozidla podle části čtvrté předpisu ČD S 8.

Provedení výkonu strojem KSP LPO 411 S se vede v provozním záznamu v “motohodinách”.

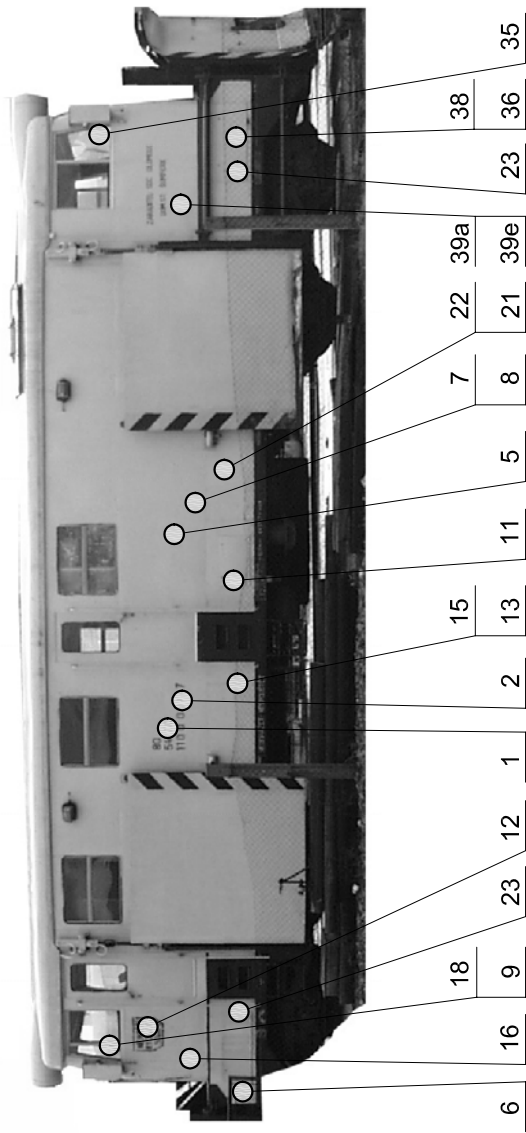
8. RÁM PODVOZKU STROJE

Platí technická dokumentace vozu 401 Wb a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

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

Obrázek č. 1



Odklizovací souprava PSE

1. POPIS STROJE

Odklizovací souprava PSE se skládá ze základního odklizovacího stroje, dvou vložených vozů a koncového vykládacího vozu. Souprava je určena k odstraňování sněhu a ledu z kolejí, k čištění kolejí od lehkých spadných substrátů a k odvozu výzisku od strojních čističek nebo soupravy na zemní práce.

Pracovní části stroje tvoří kartáčový bubnový podavač, boční kartáče, boční křídla, rozrušovací rydla a hřeblový dopravník. Základní stroj bezprostředně odklízí sníh nebo nečistoty z trati a nakládá je na vozy soupravy. Nakládaný substrát nebo sníh se postupně přemísťuje až na koncový vůz a po naplnění vozů na předepsanou výšku odjede souprava na místo vykládky a materiál je vyložen pomocí vykládacího dopravníku umístěného na koncovém voze.

Souprava je STV - pracovní stroj a není vybavena vlastním pohonem pojezdu. Vozy soupravy jsou vzájemně propojeny automatickými spřáhly, obě čela soupravy jsou opatřena tažným a narážecím ústrojím normální stavby.

Vložené vozy a koncový vůz odklizovací soupravy mohou být nasazeny bez odklizovacího stroje pro odvoz výzisku od SČ.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

celková hmotnost prázdné soupravy	185 t
počet náprav	16
největší hmotnost na jednu nápravu.....	18 t
hmotnost odklizovacího stroje	72,2 t
hmotnost vloženého středního vozu.....	36,8 t
hmotnost koncového vozu.....	39 t
délka odklizovacího stroje	18,4 m
délka vloženého vozu	23,8 m
délka koncového vozu.....	23,8 m
celková délka odklizovací soupravy	89,98 m
šířka odklizovacího stroje	2,40 m
šířka vloženého vozu.....	2,75 m
šířka koncového vozu.....	2,75 m
výška vozů soupravy.....	4,6 m
největší šířka záběru křídel	4,8 m
výška zdvihu křídel nad TK	0,4 mm
šířka záběru kartáčového podavače.....	2,1 m
hloubka záběru křídel pod TK	50 mm
výška zdvihu kartáče nad TK	250 mm
spouštění kartáče pod TK	180 mm
hloubka záběru bočních kartáčů pod TK	130 mm
zdvih bočních kartáčů nad TK	150 mm

šířka záběru bočních kartáčů	4,8 mm
největší výška sněhové vrstvy	0,8 m
největší tloušťka vrstvy sněhu na pásu	1,3 m
největší tloušťka vrstvy substrátu na pásu	0,4 m
dosah vykládacího dopravníku od osy koleje	7 m
největší objem naplněné soupravy	50 m ³
největší objem naplněné soupravy 5-ti vozové za SČ	až 90 m ³
nejmenší poloměr oblouku pro práci stroje	150 m
pracovní rychlost stroje	nejvíce 10 km/h
typ hnacího dieselgenerátoru	UZ 6
typ motoru 1 D12B-300	
výkon motoru	200 kW

souprava je vybavena:

- samočinnou průběžnou brzdou a
- brzdou ruční,

vyložení naplněné soupravy trvá přibližně 15 až 20 min.

Výkon stroje je ovlivňován druhem, množstvím a ulehlostí odklízovaného materiálu.

Dosažitelný výkon stroje v jednotlivých podmínkách:

při odklizení substrátu

- I. při odklizení méně ulehlého substrátu s výškou vrstvy do 50 mm při jedné jízdě 1 500 - 2 000 m/h
- II. při odklizení středně ulehlého substrátu s výškou vrstvy 50 -150 mm při min. třech jízdách 400 - 800 m/h
- III. při odklizení silně ulehlého materiálu s výškou vrstvy více než 150 m při min. třech jízdách nejvíce 300 m/h

při odklizení sněhu

při odklizení sněhu postupová rychlost stroje závisí na výšce a kvalitě odstraňovaného sněhu a je 0,6 - 10 km/h. Největší výkon stroje při měrné hmotnosti sněhu 0,4 t/m³ je 1 000 - 1 200 m³/h při největší výšce sněhové vrstvy 0,8 m.

Uvedené výkony jsou pouze informativní, neboť podmínky pro práci stroje jsou značně proměnlivé.

Činitelé ovlivňující výkon stroje:

- množství a stav odklízovaného materiálu,
- vzdálenost skládky pro naložený materiál od místa pracovního nasazení stroje.

Orientační ztrátové časy soupravy mimo doby jízdy na a z místa nasazení stroje:

- příprava stroje do pracovní polohy..... 30 min.
- příprava stroje do přepravní polohy 30 min.
- čas pro jedno vyprázdnění soupravy20-30 min.

Překážky pro práci stroje:

- přejezdy,
- tlumivky apod.,
- osvětlovací a rozhlasové stožáry,

- volně ležící předměty na koleji (např. uvolněný svrškový materiál apod.),
- nástupiště.

3. PRÁCE STROJE

Ustanovení pro provoz odklizovací soupravy PSE

Práci odklizovacího stroje řídí vedoucí práce znalý traťových poměrů ve funkci nejméně mistra. Upozorňuje zaměstnance obsluhující stroj na viditelné i neviditelné překážky pro práci stroje. Obsluha stroje musí těmto překážkám věnovat zvýšenou pozornost a stroj včas zastavit nebo zvednout či zasunout ty části stroje, které by na překážku narazily.

Je-li stroj při práci tažen, sleduje trať strojvedoucí hnacího vozidla. Pokyny o způsobu jízdy dostává od vedoucího práce prostřednictvím zaměstnance oprávněného řídit posun. Je-li stroj při práci sunut, sleduje trať vedoucí práce přímo z kabiny odklizovacího stroje. Pokyny o způsobu jízdy předává strojvedoucímu prostřednictvím zaměstnance oprávněného řídit posun, který má stanoviště na koncovém voze a s kterým má vedoucí práce přímé telefonické spojení. Kratší pohyby soupravy po zastavení soupravy na trati nebo ve stanici řídí zaměstnanec oprávněný k řízení posunu, a to dle pokynů vedoucího práce.

Blíží-li se po sousední koleji dvoukolejně, vícekolejně nebo souběžné trati k soupravě PSE v pracovní činnosti vlak či PMD, musí se práce přerušit, mechanismus přesahující průjezdný průřez stáhnout a souprava PSE zastavit. Pokud žádný mechanismus soupravy průjezdný průřez nepřesahuje práce stroje se nepřerušuje.

Při práci na dvoukolejných vícekolejných a souběžných tratích je proto nutno trať zepředu i zezadu stále sledovat. Způsob řízení a zabezpečení práce soupravy PSE z hlediska jízdy vozidel po sousedních kolejích i vlastní technologie prováděných prací stanoví vedoucí prací.

Souprava odklizovacího stroje tvoří nedělitelný celek. Pouze v nutných případech se smí souprava rozdělit, případně vložený vůz odstavit, ale vždy jen se souhlasem nebo na příkaz vedoucího stroje.

Použití odklízecí soupravy PSE

Odklizovací soupravu PSE je možno použít:

- při odklizení sněhu z kolejí,
- při čištění staničních a traťových kolejí od lehkých spadlých substrátů,
- při čištění nebo těžení kolejového lože jako doplňkový stroj u strojních čističek k odvozu výzisku.

Sled prací souvisejících s nasazením stroje

Přípravné práce spočívají v těchto činnostech:

- odstranění předmětů, které by mohly způsobit poškození stroje,
- označení neodstranitelných překážek,
- seřazení vozů soupravy podle druhu prováděné práce - viz "Vlastní práce stroje".

Vlastní práce stroje

Odklizovací souprava PSE

Po přistavení odklizovací soupravy na místo práce uvede obsluha stroj do pracovní polohy a dle stanoveného pracovního postupu zahájí vlastní práci soupravy.

Při větším množství substrátu (materiálu) v koleji (vrstva materiálu v koleji je větší jak 50 mm) nebo při odklizení mokrého ulehleho či zledovatělého sněhu je nutno dle potřeby ke stroji přidělit pomocné zaměstnance.

Odklizovací soupravy PSE uzpůsobené pro odvoz výzisku od SČ:

- a) Třívozová - při použití této soupravy k odvozu výzisku od strojních čističek kolejového lože, mění se sestavení soupravy z původní - odklizovací stroj, dva vložené vozy, koncový vůz **na** - dva vložené vozy, koncový vůz, odklizovací stroj (může být nahrazen vozem agregátovým) a hnací vozidlo. Je-li místo HV použito SHV-PA 300, nahrazuje PA 300 v soupravě i vůz agregátový. Souprava PSE je spojena s SČ a plněna výziskem přímo z dopravníku strojní čističky. Technologický posun se soupravou řídí SČ a HV soupravy PSE je nečinné. Pokud souprava není spojena s SČ, technologický posun se soupravou provádí HV a je důležité, aby strojvedoucí HV dbal důsledně pokynů pracovníka řídicího posun soupravy na pracovišti, neboť souprava je postupně posunována vpřed přerušovaně o vzdálenost danou dosahem otočného dopravníku SČ. Pracovní postup platný pro vyprázdnění soupravy je stejný jako při sběru substrátu.
- b) Pětívozová - při použití této soupravy k odvozu výzisku od strojních čističek kolejového lože je podmínkou, že zdroj el. energie potřebný pro provoz SČ pokryje svým výkonem i část soupravy PSE. Tato souprava je složena z hnacího vozidla, vozu agregátového, vozu koncového a čtyř vozů vložených. Je-li použito v soupravě místo hnacího vozidla SHV-PA 300, nahrazuje PA 300 i vůz agregátový. Po příjezdu na pracoviště se spojí souprava se strojní čističkou a dva krajní vložené vozy i elektricky, aby bylo umožněno napájení těchto vozů elektrickou energií ze zdroje příslušné SČ. Po naplnění prvních dvou vozů soupravy za SČ výziskem od strojní čističky se SČ zastaví. Výzisk se přesune tak, aby se vozy elektricky propojené s SČ vyprázdnily. Souprava PSE se za vyprázdněními vozy rozdělí. Dva prázdné vozy zůstanou u SČ, která začne opět pracovat. Zbytek soupravy se odveze na určené místo k vysypání. U SČ s dvěma prázdnými vozy zůstane jeden člen obsluhy soupravy PSE. Po návratu vyprázdněných vozů se souprava opět spojí a celý cyklus se opakuje. Pokud souprava není propojena s SČ, technologický posun se soupravou při plnění výziskem z SČ provádí HV soupravy za podmínek stanovených v odstavci předešlém. Vyprazdňování této soupravy se provede obdobně jako u soupravy předešlé.

Dokončující práce

Překontrolování vodivých kolejnicových spojení a ukolejnění trakčních stožárů i jiných kovových konstrukcí na elektrizovaných tratích.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu odklízovací soupravy PSE jsou určeni čtyři zaměstnanci z nichž jeden je elektromechanik.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Je zakázáno zdržovat se v koleji před čistícím bubnem a v místech, kam dopadá vykládaný materiál.

Při rozevírání bočních křídel kartáčů a rydel je zakázáno zdržovat se v okruhu jejich pohybu.

S odklízovací soupravou PSE se smí pracovat pouze na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky.

S odklízovací soupravou PSE upravenou pro sběr výzisku od SČ (soupravu lze rozdělit a část vozů napájet el. energií z SČ) se smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napěťové výluky.

Při odklizení uhlénoho prachu musí být obsluhující zaměstnanci vybaveni ochrannými brýlemi a respirátory.

Zaměstnanci se smějí přepravovat jen v kabině stroje.

Bezpečná vzdálenost před pohybujícím se strojem v pracovní činnosti je vzdálenost větší než 8 m.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY SOUPRAVY PSE

Pro stroj platí v plném rozsahu pravidla stanovená předpisem ČD S 8 s tím, že při jeho zařazení jako prostředek pro odstraňování sněhu se preventivní prohlídky P1 a P2 neprovádějí.

Při zařazení jako prostředek pro odstraňování sněhu musí být údržba a opravy soupravy PSE organizovány jeho provozovatelem tak, aby byl připraven na práci v zimních podmínkách dle termínů stanovených vrchním přednostou SDC.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace stanovená předpisem ČD S 8 se vede v plném rozsahu. Provedený výkon soupravou PSE se vede v provozní dokumentaci v "m³".

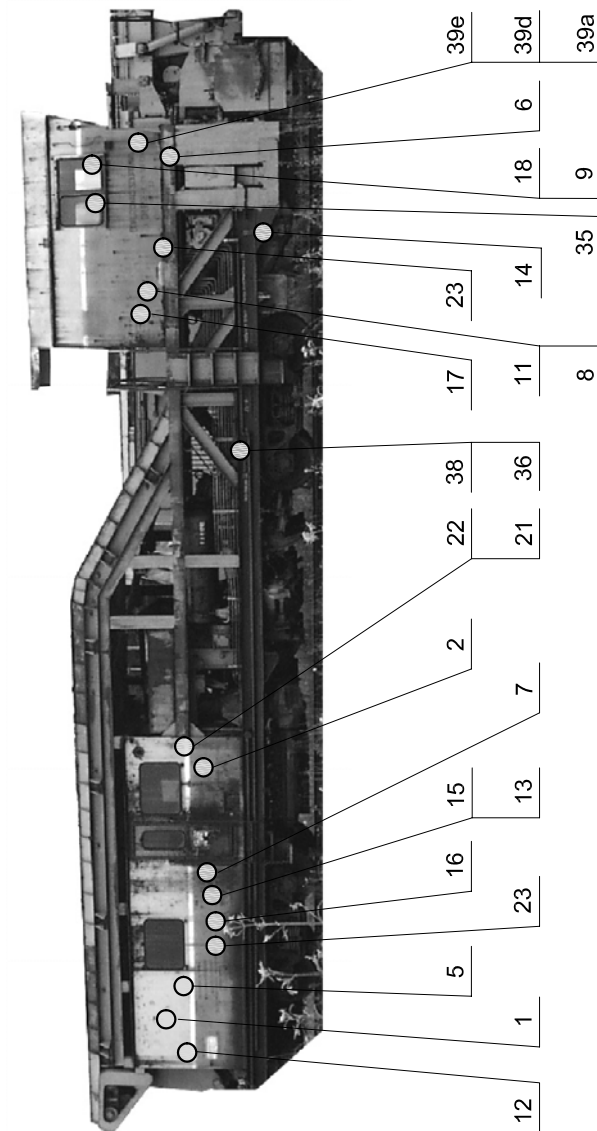
8. RÁMY PODVOZKŮ SOUPRAVY

Platí technická dokumentace vozů a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ NA STROJI

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

Obrázek č. 1



Výklopné vozy Ua - Dumpcar

1. POPIS STROJE

Na dvou podvozcích typu 2XTa či Y25Rs s jednoduchým vypružením dvěma skupinami vždy čtyř dvojic vinutých pružin bez tlumení je uložen páteřový rám s korbou (skříní) pro přepravu sypkého materiálu. Konstrukce vozu umožňuje oboustranně vyklápat materiál z korby vozu pomocí pneumatického zařízení postupně se sklonem podlahy až 45°. Otevření a zavření bočnic probíhá samočinně pomocí pákového mechanismu umístěného pod korbou na rámu vozu. Návrat korby do přepravní polohy se uskutečňuje působením oboustranně činných vzduchových válců. Vůz řady Ua je určen pro přepravu sypkých hmot a není ve smyslu předpisu ČD S 8 SV - pracovním strojem.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

hmotnost vozu	až 28 t
počet náprav	4
největší hmotnost na jednu nápravu	20 t
největší hmotnost nákladu	52 t
délka vozu přes nárazníky	12,54 m
vzdálenost otočných čepů podvozků	7,5 m
rozvor podvozku	1,8 m
ložný prostor vozu	31 m ³
největší přepravní rychlost	65 km/h
nejmenší poloměr oblouku pro nasazení vozu	150 m
největší výška vozové skříně nad TK	3,205 m
největší výška při max. vyklopení korby vozu	4,15 m
největší šířka vozové skříně	3,08 m
ložná plocha	26,78 m ²

vůz je vybaven:

- brzdou samočinnou s jednostranně bržděnými koly
- brzdou zajišťovací.

Využití ložného prostoru vozu je v závislosti na specifické hmotnosti substrátu následující:

- odpadní zemina o specifické hmotnosti nad 2 t/m³ (vlhká) využitý ložný prostor do 21 m³
- odpadní zemina o specifické hmotnosti do 2 t/m³ (suchá) využitý ložní prostor do 30 m³

Činitelé ovlivňující výkon:

- stav loženého materiálu,
- způsob ložení vozu (čelní nebo boční),
- vzdálenost skládky pro naložený materiál od místa pracovního nasazení vozů.

Pro jednotlivé pracovní operace se předpokládají následující časy:

- pro přípravu soupravy 5 vozů a naplnění vzduchojemů 10 min.
- příprava 1 vozu k vyklápění 1,5 min.
- vysypání vozu 1,5 min.
- celkový čas k vysypání soupravy 5 vozů 25 min.

Délka pročištěného kolejového lože připadající na jeden vůz naložený výziskem je:

Při **čelním** nakládání v závislosti na **stavu** lože následující:

- kolejové lože mírně znečištěné - 0,25 m³ na 1 bm koleje 45 - 50 m
- kolejové lože středně znečištěné - 0,55 m³ na 1 bm koleje 20 - 25 m
- kolejové lože silně znečištěné - 1 m³ na 1 bm koleje 12 - 15 m

Při **bočním** nakládání:

- kolejové lože mírně znečištěné - 0,25 m³ na 1 bm koleje 100 - 125 m
- kolejové lože středně znečištěné - 0,55 m³ na 1 bm koleje 50 - 60 m
- kolejové lože silně znečištěné - 1 m³ na 1 bm koleje 25 - 30 m

Uvedené údaje jsou pouze informativní.

3. PRÁCE STROJE

Ustanovení pro provoz samovýklopných vozů řady Ua-Dumpcar

V samovýklopných vozech je dovoleno přepravovat všechny druhy substrátů bez ohledu na jejich vlhkost. V zimě není dovoleno přepravovat vlhké substráty.

Podle specifické hmotnosti nakládaného substrátu je nutno regulovat množství materiálu na vůz. Hmotnost nákladu nesmí být větší než 52 t.

Pro dopravu samovýklopných vozů na pracovní místo a pro práci musí být použito hnacího vozidla vybaveného napájecím potrubím se žlutou hadicovou spojkou, jejíž hlavice je zrcadlového provedení.

Zaměstnanec obsluhující samovýklopný vůz je povinen vykonat tyto práce:

- zkontrolovat před nakládkou substrátu, zda ovládací páky výklopného zařízení jsou v uzavírací poloze,
- zkontrolovat před dopravou (přepravou) vozu, zda je na čele prvního vozu odpojena tlaková hadicová spojka (žlutá) pro přívod vzduchu z HV do plnicího potrubí výklopného zařízení,
- zkontrolovat, zda jsou před dopravou uzavřeny koncové ventily tlakových spojek plnicího potrubí vyklápěcího zařízení všech vozů,
- zkontrolovat před manipulací s vozem správnost zavěšení kotvicích kleští.

Bez kotvení (viz však další odstavec) je dovoleno vyklápět vůz na tratích bez převýšení a s převýšením kolejnicového pásu na opačné straně vyklápění do 40 mm. Při vyklápění na vnitřní stranu oblouku s převýšením 40 - 150 mm musí být vůz zajištěn kotvicími kleštěmi. Při vyklápění vozu na venkovní stranu oblouku až do hodnoty převýšení 150 mm není nutné vůz ke koleji kotvit.

Před nakládáním **lepivých** substrátů se doporučuje stěny i podlahu korby vozu posypat práškovým materiálem (např. pískem, rozemletou škvárou apod.) a při vyklápění se musí vozy kotvit. Není-li možné určit zda ložený materiál je lepidlo musí se vozy kotvit vždy.

Není dovoleno vyklápět současně více než jeden vůz.

Je zakázáno vyklápět vozy na železničních mostech. V místech, kde jsou osazena sdělovací a zabezpečovací zařízení, zábradlí, značky apod. blíže než 2 250 mm od osy koleje, musí být vyklápění věnována zvýšená pozornost.

Místo vyklápění určí vedoucí práce po dohodě s vrchním mistrem příslušného traťového okruhu.

Do vozu je možno nakládat pouze substráty, jejichž teplota nepřesahuje 100 °C.

Na výklopné vozy není dovoleno nakládat soudržné substráty a balvany. V závislosti na hmotnosti jednotlivých částí nakládané zeminy je nutno dodržet přípustnou pádovou výšku na podlahu vozu. Přípustné pádové výšky v závislosti na hmotnosti částí nákladu a výšce zeminy umístěné již na voze jsou uvedeny v následující tabulce:

Výška zeminy ve voze v "cm" Hmotnost části nákladu v "kg"	25	20	15	10	0
	Přípustná pádová výška v "m"				
1 000	2,0	1,5	1,5	1,0	-
750	2,5	2,0	1,5	1,5	0,5
500	3,0	2,5	2,0	2,0	1,0
350	3,0	2,5	2,5	2,5	1,5
300	3,0	3,0	2,5	2,5	1,5
250	3,0	3,0	3,0	3,0	1,5

Největší přípustná hmotnost nákladu pro jednotlivé třídy kolejí je uvedena na bočnicích vozu.

Před vyklápěním musí být vůz postaven tak, aby jeho náklad nebyl vysypán na trakční stožáry, případně jinou překážku v blízkosti koleje. Na vyklopené bočnici nesmí po vyklopení vozu zůstat zachycený materiál.

Po ukončení práce musí být odpojeno napájecí potrubí od prvního vozu a musí být vyprázdněny hlavní vzduchojemy vozů. Kotvicí kleště musí být vždy po jejich použití předepsaným způsobem na voze zavěšeny.

Hlavice tlakové spojky pro přívod vzduchu k výklopným válcům a madla ovládacích pák musí být označeny žlutou barvou.

U odpovědného zaměstnance provozovatele musí být mimo dokumentace nařízené předpisem ČD S 8 uloženy i pokyny pro obsluhu a údržbu samovýklopného vozu Ua, technické podmínky a katalog náhradních dílů.

Použití samovýklopných vozů Ua-Dumpcar

Samovýklopné vozy se zařazují do technologických linek při strojním čištění nebo při výměně kolejového lože podle charakteru, způsobu a podmínek prováděné práce.

Řazení samovýklopných vozů:

- při čištění kolejového lože před strojní čističkou při práci na jednokolejně nebo dvoukolejně širé trati (použití jednoho vozu),
- při čištění kolejového lože ve staničních kolejích (použití soupravy vozů umístěné na sousední koleji),
- při úplné výměně kolejového lože (použití soupravy vozů umístěné na sousední koleji).

Vozy Ua se používají i pro dovoz materiálu na stavbu (kamenivo kolejového lože, materiál podkladní vrstvy) při rekonstrukci železničního svršku.

Sled prací souvisejících s nasazením vozu

Předběžné práce

Vedoucí prací dle stanoveného technologického postupu prací určí:

- místa kde bude nutno použít samovýklopné vozy,
- místo deponie vyzískaného materiálu, které je nutno pro vyklápění případně upravit.

Vlastní práce

Při nasazení samovýklopného vozu je nutno vykonat následující práce:

- zařadit vůz do technologické řady strojů na příslušné místo,
- zkontrolovat správnou polohu ovládacích pák, spojení tlakových spojek plnicího potrubí, uzavření odvodušňovacích kohoutů pracovních válců,
- připojit plnicí potrubí vozu na trakční vozidlo žlutou tlakovou spojkou,
- naplnit vůz substrátem,
- přesunout vůz na místo deponie substrátu,
- naplnit vzduchojem HV na předepsaný tlak,
- nastavit směr vyklápění příslušnou pákou a vyklopit korbu,
- vrátit korbu vozu do základní polohy přestavovací pákou,
- zajistit korbu vozu v přepravní poloze,
- přesunout vůz na pracovní místo.

Tento postup se podle délky pročistřovaného úseku opakuje. Při vlastním čištění kolejového lože je třeba dodržovat zásadu, aby dopravní pás čističky (SZP 750) dosahoval co nejdále ke středu korby vozu a při pojíždění je nutno udržovat minimální odstup, aby mohla být využita co největší ložná plocha korby vozu.

Při nakládání se musí dbát na pokud možno rovnoměrné rozložení nákladu v korbě vozu.

4. OBSLUHA STROJE

Pro obsluhu samovýklopného vozu nebo skupiny vozů řady Ua-Dumpcar je určen jeden zaměstnanec, který musí být zaškolen ve smyslu předpisu ČD Ok 2/2.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Po dobu vyklápění a sklápění smí být v blízkosti vozu jen zaměstnanec, který provádí obsluhu ovládacích pák.

Je zakázáno zdržovat se v místech, kam dopadá vyklápěný materiál.

Při vyklápění vozu směrem k sousední koleji je nutná výluka sousední koleje pouze tehdy, zasahuje-li výklopná korba nebo vysypávaný materiál do jejího průjezdného průřezu.

Články 12, 13, 14, 16, a 17 v kapitole první, části druhé ("Společná ustanovení") tohoto předpisu platí pro provozování vozu Ua v plném rozsahu.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro údržbu a opravy vozu Ua platí ustanovení předpisu ČD S 8. Na výklopném zařízení vozu se provádějí roční opravy v rozsahu stanoveném prohlídkou.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace vozu Ua se vede v rozsahu platném pro speciální tažená vozidla podle části čtvrté předpisu ČD S 8.

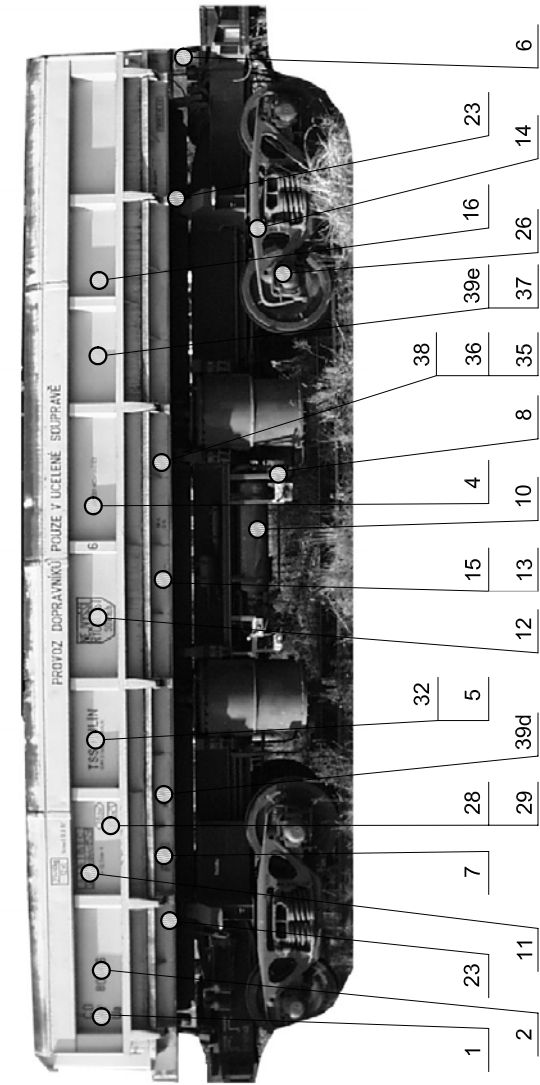
8. RÁM PODVOZKU

Platí technická dokumentace vozů a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ

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

Obrázek č. 1



Dopravníková souprava PTO 200 C

1. POPIS STROJE

Dopravníkovou soupravu PTO 200 C tvoří 6 upravených výklopných vozů Ua-Dumpcar a řídicí vůz. Na čelních stěnách korby každého vozu Ua spočívají konstrukce podélných pásových dopravníků pro přepravu sypkého substrátu. Řídicí vůz je upravený z vozu řady Pa 416, na němž je instalována elektrocentrála, přechodový dopravník a ovládací kabina. Dopravníková souprava nemá vlastní pohon pojezdu a slouží k nakládání, odvozu a deponování vyzískaného materiálu při čistění pražcového podloží, případně při těžení materiálu železničního tělesa těžebními stroji, a k přepravě sypkých hmot. Souprava PTO 200 C je STV-pracovní stroj.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

celkový počet výklopných vozů	6 ks
řídicí vůz.....	1 ks
celková hmotnost prázdné soupravy	202,3 t
celková hmotnost naložené soupravy	506,5 t
celková délka soupravy (bez HV)	90 m
maximální výška soupravy nad TK	4,5 m
počet náprav	28
hmotnost výklopného vozu s dopravníkem	29,3 t
hmotnost řídicího vozu	26,5 t
největší hmotnost na jednu nápravu.....	20 t
největší hmotnost naloženého výklopného vozu	80 t
ložný prostor vozu (z důvodu instalace dopravníku snížen až o 10%)	28 m ³
nejmenší poloměr oblouku pro nasazení soupravy	150 m
vůz výklopný je vybaven:	
– brzdou samočinnou (typu Oerlikon s jednostranně brzděnými koly a	
– brzdou zajišťovací	
vůz řídicí je vybaven:	
– brzdou samočinnou (typu DAKO)	
– a brzdou zajišťovací	

Následující údaje obou tabulek jsou odvozeny od údajů platných pro vozy Dumpcar.

Délka pročištěného kolejového lože připadající na jeden vůz:

– kolejové lože mírně znečištěné - 0,25 m ³ na 1 bm koleje	40 - 45 m
– kolejové lože středně znečištěné - 0,55 m ³ na 1 bm koleje	18 - 23 m
– kolejové lože silně znečištěné -1 m ³ na 1 bm koleje.....	11 - 14 m

Uvedené výkony jsou pouze informativní, neboť podmínky pro práci stroje jsou značně proměnlivé.

Využití ložného prostoru vozů je v závislosti na specifické hmotnosti substrátu následující:

- odpadní zemina o specifické hmotnosti nad 2 t/m³
(vlhká) - využitý ložný prostor 18,9 m³
- odpadní zemina o specifické hmotnosti do 2 t/m³
(suchá) - využitý ložný prostor 27 m³

Činitelé ovlivňující výkon soupravy:

- stav loženého materiálu,
- vzdálenost skládky materiálu od místa pracovního nasazení vozů.

Pro jednotlivé pracovní operace se předpokládají následující časy:

- pro přípravu soupravy 6 vozů a naplnění vzduchojemů 12 min.
- příprava 1 vozu k vyklápění 1,5 min.
- vysypání jednoho vozu 1,5 min.
- celkový čas k vysypání soupravy 6 vozů 30 min.

3. PRÁCE STROJE

Ustanovení pro provoz soupravy PTO 200 C

V soupravě PTO 200 C je dovoleno přepravovat materiál (výzisk) vytěžený z kolejového lože stroji SČ apod. bez ohledu na jejich vlhkost. V zimě není dovoleno přepravovat vlhké substráty.

Podle specifické hmotnosti nakládaného substrátu je nutno regulovat množství materiálu na vůz. Hmotnost nákladu nesmí být větší než 51,7 t.

Pro přepravu soupravy PTO 200 C na pracovní místo a pro práci soupravy musí být použito hnacího vozidla vybaveného napájecím potrubím se žlutou hadicovou spojkou, jejíž hlavice je zrcadlového provedení.

Zaměstnanci obsluhující soupravu jsou povinni vykonat tyto práce:

- zkontrolovat před nakládkou substrátu, zda ovládací páky výklopného zařízení jsou v uzavírací poloze,
- zkontrolovat před dopravou (přepravou) vozu, zda je na čele prvního vozu odpojena tlaková hadicová spojka (žlutá) pro přívod vzduchu do plnicího potrubí výklopného zařízení,
- zkontrolovat správnost zavěšení kotvicích kleští.

Při vyprazdňování vozů soupravy PTO musí být tyto vždy ukotveny ke kolejnici na opačné straně. Není dovoleno vyklápět současně více než jeden vůz.

Vyklápění vozů provádí buď člen osádky PTO nebo zaměstnanec oprávněný vyklápět vozy Ua pod dohledem osádky PTO.

Je zakázáno vyklápět vozy na železničních mostech. V místech, kde jsou osazena sdělovací a zabezpečovací zařízení, zábradlí, značky apod. blíže než 2 250 mm od osy koleje, musí být vyklápění věnována zvýšená pozornost.

Případně zasypané části sdělovacích a zabezpečovacích zařízení musí být neprodleně uvolněny.

Před vyklápěním musí být vozy soupravy PTO postaveny tak, aby jejich náklad nebyl vysypán na trakční stožáry či jinou překážku v blízkosti koleje. Na vyklopené bočnici nesmí po vyklopení vozu zůstat zachycený materiál.

Napěťová výluka při vyklápění je nutná tehdy, je-li výška trolejového drátu nad temenem kolejnice menší než 5 250 mm.

Místo vyklápění určí vedoucí práce po dohodě s vrchním mistrem příslušného traťmistrovského okrsku.

Při plnění soupravy obsluhuje soupravu jeden zaměstnanec osádky z kabiny řídícího vozu. Druhý zaměstnanec je mimo kabinu řídícího vozu a sleduje plnění jednotlivých vozů soupravy a činnost všech pohyblivých částí (dopravníky a shrnovací pluhy). Dbá na bezpečnost v bezprostřední blízkosti soupravy.

Manipulace s napínacím bubnem nebo jednotlivými shrnovacími pluhy dopravníků při jejich chodu je zakázána. Boční plnění soupravy PTO 200 C je zakázáno.

Přeprava osob na řídícím voze soupravy je zakázána. Zaměstnanci obsluhy a zaměstnanci vykonávající dozor mohou být přepravováni na a z pracoviště pouze v kabině řídícího vozu soupravy. Přepravovaní zaměstnanci musí dodržovat příkazy vedoucího stroje.

Zaměstnanci osádky a zaměstnanci zdržující se v blízkosti soupravy jsou povinni používat ochranné přilby.

Do soupravy PTO je možno nakládat pouze substráty jejichž teplota nepřesahuje 100° C.

Na výklopné vozy není dovoleno nakládat soudržné substráty a balvany.

Největší přípustná hmotnost nákladu pro jednotlivé třídy kolejí je uvedena v předpise ČD D 2/81.

Všechny vozy soupravy včetně řídícího vozu jsou vybaveny pracovním potrubím, které je na čelech vozů ukončeno spojkou se zrcadlovou hlavicí. Technický doprovod soupravy je odpovědný za to, že před dopravou bude spojka se zrcadlovou hlavicí pro přívod vzduchu do pracovního potrubí na každém čele soupravy od sousedního vozidla odpojena.

Po ukončení práce je nutno vyprázdnit hlavní vzduchojemy vozů.

Kotvící kleště musí být vždy po jejich použití předepsaným způsobem na voze zavěšeny.

Hlavice tlakové spojky pro přívod vzduchu k výklopným válcům a madla ovládacích pák musí být označeny žlutou barvou.

Pro ošetřování, údržbu a opravy soupravy PTO jsou vydány závazné pokyny vydané výrobcem. Údržba, opravy a montážní práce na zařízeních soupravy mohou být vykonávány jen tehdy, je-li souprava v klidu.

Použití soupravy PTO 200 C

Souprava se zařazuje do technologických linek při strojním čištění kolejového lože nebo při výměně kolejového lože.

Řazení soupravy PTO při čištění nebo výměně kolejového lože je vždy před strojní čističkou ve směru práce.

Sled prací souvisejících s nasazením soupravy

Předběžné práce

Vedoucí prací dle stanoveného technologického postupu prací určí:

- místa kde bude nutno použít samovýklopné vozy,
- místo deponie vyzískaného materiálu, které je nutno pro vyklápění případně upravit.

Vlastní práce stroje

Při nasazení soupravy PTO je nutno vykonat následující práce:

- zařadit soupravu PTO do sledu strojů,
- zkontrolovat správnou polohu ovládacích pák, spojení tlakových spojek plnicího potrubí a uzavření odvodušňovacích kohoutů pracovních vzduchojemů,
- připojit soupravu na trakční vozidlo žlutou tlakovou spojkou,
- naplnit vzduchojemy na předepsaný tlak,
- naplnit soupravu výziskem,
- přesunout soupravu na místo deponie výzisku,
- nastavit směr vyklápění příslušných vozů soupravy a postupně vyklopit jednotlivé korby - viz článek 3 této přílohy,
- vrátit postupně korby vozů do základní polohy,
- zajistit korby jednotlivých vozů v přepravní poloze,
- přesunout soupravu na pracovní místo.

Tento postup se podle délky úseku opakuje. Při vlastním čištění kolejového lože je třeba dodržovat zásadu, aby dopravní pás čističky (SZP 750) dosahoval co nejdále ke středu přechodového dopravníku řídicího vozu; při případném pojiždění soupravy (není-li souprava spojena přímo s SČ) je nutno udržovat takový odstup, aby těžný materiál bezpečně přijímal tento dopravník.

Při nakládání se musí dbát na rovnoměrné rozložení nákladu v korbách vozů soupravy PTO.

4. OBSLUHA SOUPRAVY PTO 200 C

Pro obsluhu soupravy PTO jsou určeni dva zaměstnanci, kteří musí být zaškoleni ve smyslu předpisu ČD Ok 2/2.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Po dobu vyklápění a sklápění smí být v blízkosti vozu je zaměstnanec, který provádí obsluhu ovládacích pák.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro údržbu a opravy vozu Ua platí ustanovení předpisu ČD S 8. Na výklopném zařízení vozu a pásových dopravnících se provádějí roční opravy v rozsahu stanoveném prohlídkou.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace stanovená předpisem ČD S 8 se vede v plném rozsahu. Provedený výkon soupravou PTO se vede v provozní dokumentaci v "m³".

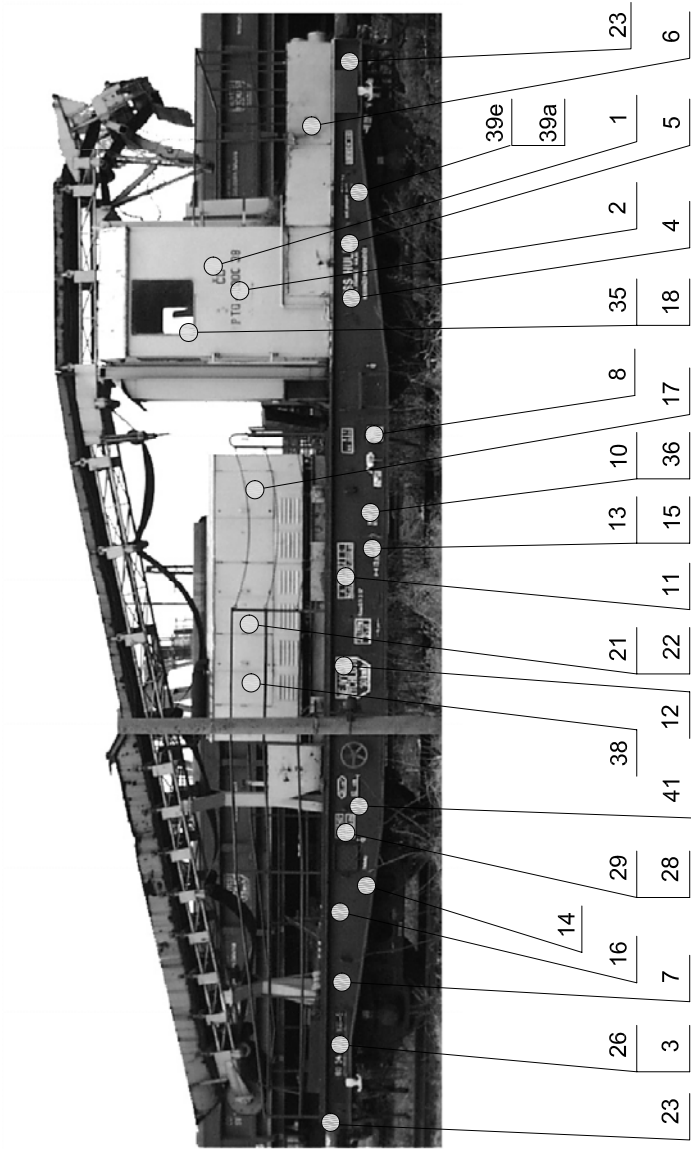
8. RÁM PODVOZKU

Platí technická dokumentace vozů a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ

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

Obrázek č. 1



Souprava mechanizovaných vozů SMV 1 (SMV 2)

1. POPIS STROJE

Soupravu mechanizovaných vozů SMV tvoří zpravidla až 10 zásobníkových vozů MZV 30.1 nebo MZV 30.2 a jeden mechanizovaný vykládací vůz MVV 900.1 nebo MVV 900.2, které jsou postaveny na spodku železničního vozu řady Eas-u. Souprava SMV 1 se používá na nakládání a odvoz výzisku vznikajícího při čistění kolejového lože, případně při těžení materiálu železničního tělesa a na přepravu sypkých hmot. Z vozů MZV 30.2 a MVV 900.2 sestává souprava SMV 2, která současně s nakládáním těžného výzisku umožňuje i přísun materiálu (štěrkopísku) k sanačnímu stroji. Obě popsané soupravy nemají vlastní pohon pojezdu a jsou ve smyslu předpisu ČD S 8 STV - pracovními stroji. Při práci je nutná součinnost s SHV, které mimo tažné síly zajišťuje pomocí kabelového propojení i napájení vozů elektrickou energií.

2. ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY

Údaje, týkající se soupravy SMV 2 jsou uvedeny v závorce.

maximální počet vozů soupravy	10+1
objem vozu: - MZV 30.1 (MZV 30.2)	30 m ³
- MVV 900.1 (MZV 30.2).....	12 m ³
hmotnost vozu: - MZV 30.1	29,5 t
- MZV 30.2	30,5 t
- MVV 900.1	39,0 t
- MVV 900.2	40,0 t
největší hmotnost nákladu: - MZV 30.1	50,5 t
- MZV 30.2	49,5 t
- MVV 900.1	25,0 t
- MVV 900.2	24,0 t
celková hmotnost prázdné soupravy SMV 1 (SMV 2)	334 (345) t
celková hmotnost ložené soupravy	864 t
maximální hmotnost na nápravu	20 t
délka vozů -MZV 30.1(MZV 30.2)	14,040 m
MVV 900.1(MVV 900.2).....	14,020 m
šířka vozů - MZV 30.1(MZV 30.2), MVV 900.1(MVV 900.2)	2,960 m
výška vozu - MZV 30.1.....	4,450 m
- MZV 30.2	4,600 m
- MVV 900.1	4,300 m
- MVV 900.2	4,600 m
vozy soupravy SMV 1 (SMV 2) jsou vybaveny brzdou:	
– průběžnou (samočinnou) typu DAKO a	
– brzdou zajišťovací	
vzdálenost otočných čepů - MZV 30.1(MZV 30.2).....	9 m
MVV 900.1(MVV 900.2)	9 m
otoč dopravníku MVV 900.1(2) je oboustranně až	90°

odhoz materiálu - před nárazníky.....1 m
- do boku až.....8 m
dopravní výkon pohyblivého dna všech vozů soupravy je 920 m³/h
dopravní výkon otočného dopravníku je u MVV 900.1 920 m³/h
Délka pročištěného kolejového lože připadající na jeden vůz MZV.1(2) naložený
výziskem je:
- kolejové lože mírně znečištěné - 0,25 m³ na 1 bm koleje40 - 45 m
- kolejové lože středně znečištěné - 0,55 m³ na bm koleje18 - 23 m
- kolejové lože silně znečištěné -1 m³ na bm koleje.....11 - 14 m
Uvedené výkony jsou pouze informativní.

Využití ložného prostoru vozů je v závislosti na specifické hmotnosti substrátu následující:

- odpadní zemina o specifické hmotnosti:
nad 2 t/m³ (vlhká) využitý ložný prostor 20,16 m³
- odpadní zemina o specifické hmotnosti:
do 2 t/m³ (suchá) využitý ložný prostor28,25 m³

Výkon soupravy ovlivňuje vzdálenost skládky pro naložený materiál od místa pracovního nasazení vozů.

Doba potřebná k vyložení soupravy 10 vozů.....do 40 min.

3. PRÁCE STROJE

Ustanovení pro provoz soupravy SMV 1(2)

V soupravě je dovoleno přepravovat materiál (výzisk) vytěžený z kolejového lože stroji SČ apod. bez ohledu na jejich vlhkost. V zimě není dovoleno přepravovat vlhké substráty.

Podle specifické hmotnosti nakládaného substrátu je nutno regulovat množství materiálu na vůz. Hmotnost nákladu nesmí být větší než hmotnost uvedená na voze.

Je zakázáno vyprazdňovat vozy na železničních mostech. V místech, kde jsou osazena sdělovací a zabezpečovací zařízení, zábradlí, značky apod. ve vzdálenosti od osy koleje menší než 2 250 mm musí být vyprazdňování vozů věnována zvýšená pozornost. Případně zasypané části sdělovacích a zabezpečovacích zařízení musí být neprodleně uvolněny.

Před vyložení musí být vykládací vůz soupravy postaven tak, aby vykládaný náklad nebyl vysypán na trakční stožáry, případně jinou překážku v blízkosti koleje. Místo sypaní (vyprázdnění vozů určí vedoucí prací.

Při práci obsluhuje soupravu jeden zaměstnanec osádky z kabiny řídícího vozu. Ostatní členové osádky řídí a kontrolují práci ostatních zásobníkových vozů a dbají na bezpečnost v bezprostřední blízkosti soupravy.

Do soupravy lze nakládat sypké substráty z boku vozů.

Zaměstnanci obsluhy a zaměstnanci vykonávající dozor mohou být přepravováni na a z pracoviště pouze v kabině řídicího vozu soupravy. Přepravovaní zaměstnanci musí dodržovat příkazy vedoucího stroje.

Na vozy soupravy není dovoleno nakládat soudržné substráty a balvany.

Největší přípustná hmotnost nákladu pro jednotlivé třídy kolejí je uvedena v předpise ČD D 2/81.

Údržba, opravy a montážní práce na zařízeních soupravy mohou být vykonány jen tehdy, je-li souprava v klidu.

Použití soupravy SMV 1 (SMV 2)

Souprava se zařazuje do technologických linek při strojním čištění nebo při výměně kolejového lože a při úpravách železničního spodku případně pro dovoz a rozprostření materiálu na stavbu ze sousední koleje podle charakteru, způsobu a podmínek prováděné práce.

Použití a řazení soupravy:

- při čištění nebo výměně kolejového lože v plném profilu před strojní čističkou při práci na jednokolejně nebo dvoukolejně širé trati - v pořadí před SČ vozy MZV, MVV a pojezdový agregát (dále jen PA 300),
- při čištění nebo výměně kolejového lože strojní čističkou ve staničních kolejích se zpravidla souprava umístí vedle na sousední koleji ve sledu vozy MZV, MVV a PA 300 či naopak,
- při sanaci pláně zřizováním štěrkopískové vrstvy strojem SČ 600 S se řadí souprava ve sledu SČ 600 S, MVV 900.2, MZV 30.2 a PA 300 s tím, že vozy MZV 30.2 za vozem MVV 900.2 jsou naplněny novým štěrkopískem až na poslední jeden až dva vozy, do kterých se přes horní dopravníky vozů ukládá vyzískaný substrát. Prostor pro ukládání vyzískaného substrátu se může zvýšit zařazením další soupravy SMV za tyto vozy,
- pro dovoz a odvoz materiálu při sanacích pláně železničního spodku případně i kameniva.

Sled prací souvisejících s nasazením soupravy

Předběžné práce

Vedoucí prací dle stanoveného technologického postupu prací určí:

- místa kde bude nutno použít soupravu SMV 1 (2),
- místo deponie vyzískaného materiálu, které je nutno pro vyložení soupravy případně upravit.

Vlastní práce stroje

Při nasazení soupravy SMV je nutno vykonat následující práce:

- zařadit soupravu SMV k příslušnému stroji (SČ),
- naplnit soupravu substrátem,
- přesunout soupravu na místo deponie substrátu,
- nastavit směr vyprazdňování a postupně soupravu, dle návodu k obsluze, vyprázdnit,
- přesunout soupravu zpět na pracovní místo.

Uvedený postup platí v místech, kde není možnost použít plnění jen 1. části soupravy při současném odvozu a vyprázdnění části 2. již naplněné. V místech, kde prostor pro uložení vyzískaného substrátu je v dosahu během plnění 1. části soupravy SMV, je možné vyzískávaný substrát ukládat do SMV nepřetržitě po dobu činnosti SČ či jiného stroje a současně deponovat vyzískaný substrát na místo určení. V takovém případě část soupravy SMV napájí el. energií pojezdový agregát strojní čističky.

4. OBSLUHA SOUPRAVY SMV 1(2)

Pro obsluhu soupravy SMV 1 jsou určeni tři zaměstnanci a SMV 2 čtyři zaměstnanci, kteří musí být zaškoleni ve smyslu předpisu ČD Ok 2/2. Počet zaměstnanců obsluhy lze upravit podle skutečného počtu vozů v soupravě.

5. OSTATNÍ ÚDAJE

Po dobu vyprazdňování soupravy smí být v blízkosti vykládacího vozu jen člen osádky soupravy.

Souprava SMV smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napěťové výluky.

Je zakázáno vystupovat na přechodné pracovní místo obsluhy na jednotlivých vozech MZV 30.1 (MZV 30.2) pod zapnutým trolejovým vedením.

6. ÚDRŽBA A OPRAVY

Pro údržbu a opravy vozů soupravy SMV 1 (2) platí ustanovení předpisu ČD S 8. Na zařízení zajišťující přesun substrátu (pohyblivé dno vozů, hnací agregát, pásové dopravníky atd.) se provádějí roční opravy v rozsahu stanoveném prohlídkou.

7. PROVOZNÍ DOKUMENTACE

Provozní dokumentace soupravy SMV 1 (2) se vede v rozsahu platném pro speciální tažená vozidla podle části čtvrté předpisu ČD S 8.

Provedený výkon soupravou PTO se vede v provozní dokumentaci v "m³".

8. RÁM PODVOZKU

Platí technická dokumentace vozu Eas-u a předpis ČD V 67.

9. USPOŘÁDÁNÍ NÁPISŮ

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

Obrázek č. 1

