

Na osnovu člana 8. tačka A. stav 1. i 2. Zakona o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05), Regulatorni odbor željeznica BiH donosi

UPUTSTVO ZA SAOBRAČAJ VOZOVA SA "TALGO" GARNITURAMA NA MREŽI PRUGA ŽS BiH

Član 1.

(Predmet Uputstva)

Ovim Uputstvom bliže se propisuje postupak za saobraćaj vozova sa "Talgo" garniturama, zakvačivanja i otkvačivanja, probe kočnica, osvjetljenje i grijanje, ozvučenje, manevriranje, rukovanje vratima, saobraćaj i mjere u slučaju kvara, te dužnosti konduktera kod voza, postupci u slučaju vanrednih događaja i požara, kao i čuvanje, a s obzirom na konstruktivne razlike i saobraćajne karakteristike u odnosu na standardna putnička kola.

Član 2.

(Obaveza poštovanja međunarodnih propisa i propisa BiH)

Pri vršenju saobraćaja vozovima sa "Talgo" garniturama, na prugama ŽS BiH moraju se poštovati svi obavezujući međunarodni propisi i važeći propisi u Bosni i Hercegovini koji se odnose na putnički željeznički saobraćaj.

Član 3.

(Sastavni dijelovi Uputstva)

- (1) Sastavni dijelovi ovog Uputstva su i:
 - a) Prijevodi Uputstava proizvođača "Talgo" garnitura:
 - Uputstvo (PRIRUČNIK) za korištenje vozova;
 - Uputstvo za intervencije na pruzi i
 - b) Plan spasavanja, koji su vlasništvo ŽFBiH a i moraju biti dostupni svakom od korisnika ovih garnitura.

Član 4.

(Održavanje Talgo garnitura)

Za održavanje "Talgo" garnitura, na propisan način, tj. uspostavu "SISTEMA ODRŽAVANJA" za garnituru i vođenja "DOSIJEJA ODRŽAVANJA" za svaka kola i garnituru posebno, zadužen je vlasnik garnitura.

Član 5.

(Definicija i sastav garnitura odnosno vozova)

- (1) Vozovi sastavljeni od "Talgo" garnitura čine sistem pasivne nagibne tehnike i posjeduju Dozvolu nadležnog organa za korištenje u željezničkom putničkom saobraćaju kod željeznica sa UIC kodom 50 i 44, za brzine do 120 km/h i režim razmjene RIC 73.
- (2) Za sigurno vršenje željezničkog saobraćaja sa "Talgo" garniturama propisana je nova vrsta poslova i radno mjesto "tehničar u vozu", čiji su zadaci i obaveze propisane ovim Uputstvom i uputstvima proizvođača garnitura.
- (3) Za vuču vozova sa "Talgo" garniturama vlasnika i korisnici mogu koristiti odgovarajuće električne lokomotive koje su opremljene sa slijedećim uređajima:
 - tegljeničkim uređajem (kvačilo sa zavrtnjem, 835 - 1000 kN);
 - odbojnicima tipa A, hoda 105 mm i razmakom osa 1750mm;
 - standardnim energetskim priključkom;
 - glavnim zračnim vodom sa standardno čeonom slavinom i zračnom poluspajkom za $p = 5$ bar;
 - napojnim vodom sa čeonom standardnom slavinom i zračnim poluspajkom za $p = 10$ bar.
- (4) Vozu sastavljenom od "Talgo" garnitura može se izuzetno, dodavati i druga putnička kola, uz predhodnu saglasnost vlasnika garniture. Pri ovakvim vožnjama obavezno se mora osigurati i kontinuitet zračnog voda sa lokomotivom koja se nalazi na čelu voza. Voz u čijem je sastavu "Talgo"

garnitura mora biti posjednut tehničarem u vozu čiji je zadatak da prati stanje garniture te o uočenim nepravilnostima postupi u skladu sa odredbama ovog Uputstva.

- (5) Tehničar u vozu, prilikom prijema "Talgo" garniture u servisnoj radionici ili prilikom smjene u obrtnoj ili usputnoj stanici, mora provjeriti stanje uređaja unutar garniture i isto evidentirati na propisan način.

Član 6.

(Postupak kod zakvačivanja i otkvačivanja)

- (1) Poslove zakvačivanja i otkvačivanja lokomotive i "Talgo" garniture vršiti u skladu sa važećim Uputstvom o manevriranju (Uputstvo 42).
- (2) Uređaji za kvačenje i uređaji za osiguranje kontinuiteta zraka pod pritiskom (zračni vodovi, zračne poluspojke, čeonu slavinu) te kabal za električno povezivanje lokomotive sa "Talgo" garniturom su standardni, izrađeni prema propisima UIC i prikazani su na slikama 1, 2 i 3.



Slika 1. Krajnja strana "Talgo" garniture sa odbojničkim i uređajima za kvačenje.



Slika 2. Kočničke poluspjoke sa čeonim slavinama



Slika 3. Krajnja strana, kabal za el. povezivanje

- (3) Manevarske aktivnosti, zakvačivanja i otkvačivanja "Talگو" garniture sa lokomotivom, kao i "Talگو" garnitura međusobno, su dozvoljene samo ako su garniture i lokomotive u fazi mirovanja.

Prilikom spajanja kočničkih spojnica zračnih poluspjoki lokomotive sa "Talگو" garniturom, prvo je potrebno otvoriti čeonu slavinu na lokomotivi kako bi se ispustila nepoželjna prljavština iz zračne poluspjoke, a zatim čeonu slavinu zatvoriti.

Poslije kopčanja poluspjoki, čeonu slavinu na lokomotivi i "Talگو" garnituri potrebno je otvoriti, kako bi se osigurao kontinuitet zračnog voda.

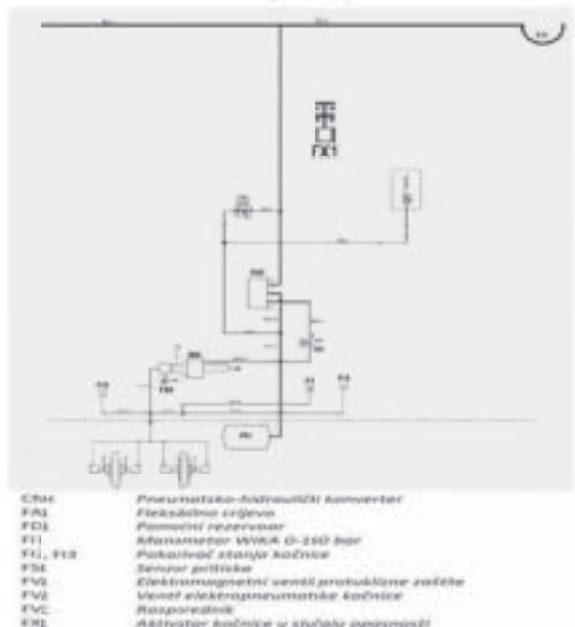
Prije početka vršenja probe kočnice potrebno je otvoriti čeonu slavinu na kraju garniture odnosno voza, kako bi se potvrdila propusnost i napunjenost glavnog vode te ispustio eventualni kondenzat iz glavnog voda same garniture (naročito zimi).

Član 7.

(Uređaji za kočenje i kočnice na "Talگو" garniturama)

- (1) Provjera ispravnosti kočnica i njihova spremnost za dejstvom vrši se kroz proces probe kočnica, a način vršenja probe sa "Talگو" garniturom propisan je ovim Uputstvom i Uputstvom 233 i proizvođačevim Uputstvom za korištenje voza (Priručnik za sigurnost korisnika).
- (2) Mašinovođa mora biti usmeno i putem izvještaja o sastavu i kočenju voza (S - 66) obaviješten o uvrštavanju "Talگو" garniture u voz.

- (3) "Talگو" garniture su bez mjenjača vrste kočenja i u vozovima kočće kočnicom visoke snage brzog dejstva ("R") sa procentom kočne mase od 197% po garnituri. Ako se u ovom vozu nalaze i druga RIC kola, ova kola moraju imati minimalni procenat kočne mase od 150% prema odredbama. Uputstva 233.
- (4) U pogledu završnih kola važe odredbe Uputstva 233. "Talگو" garnitura se posmatra kao kompaktna vozna jedinica.
- (5) "Talگو" garniture su opremljena automatskom zračnom kočnicom koja preko pneumatsko - hidrauličnog pretvarača ostvaruje pritisak u hidrauličnim cilindrima. Kočni cilindri sa kočnim umecima se nalaze sa obje strane kočnih diskova koji su smješteni na točku.
- (6) Kočenje garnitura se vrši smanjenjem pritiska u glavnom zračnom vodu, nakon čega rasporednik daje komandni pritisak koji se preko pneumatsko - hidrauličnog pretvarača pretvara u hidraulični. Ovaj hidraulični pritisak u hidrauličnim cilindrima pritišće kočnim umecima na kočne diskove, čime se pojavljuje i kočna sila. Porast hidrauličnog pritiska u kočnim cilindrima u zavisnosti je od smanjenja pritiska u glavnom vodu.
- (7) Kod svih kola kočni sistem djeluje samo na jednu poluosovinu dok kod "Bar" kola kočni sistem, preko dva pneumatsko - hidraulična pretvarača djeluje na dvije poluosovine.
- (8) Glavni i napojni vod se nalaze dužinom cijele garniture na desnoj strani plafona kola. Ovi vodovi između kola su spojeni fleksibilnim crijevima. Na slici 4 data je šema kočnice kola "Talگو" garniture.
- (9) U krajnjim kolima nalazi se elektroventil "SIFA" koji prazni glavni vod kod aktiviranja kočnice u slučaju opasnosti. Ako ovi ventili nisu u uključenom položaju povlačenjem ručice kočnice u slučaju opasnosti glavni vod se neće prazniti i neće doći do kočenja. Za pravilan položaj elektroventila "SIFA" odgovoran je tehničar na vozu.



Slika 4. Generalna šema kočnice kola "Talگو" garniture

(Način vršenja probe kočnica)

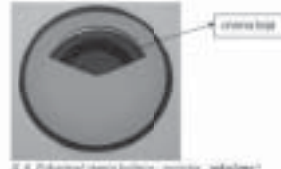
- (1) Provjera ispravnosti kočnica i njihova spremnost za dejstvo vrši se probom kočnica, a slučajevi u kojima se vrši proba kočnica kao i vrste probe kočnica definirani su Uputstvom 233 i objavom UIC 453 (Procedure pri ispitivanju kočnica sa zbijenim zrakom pomoću vučnih vozila - Odredbe koje se odnose na međunarodne vozove).
- (2) Probu kočnica "Talگو" garniture obavlja mašinovođa i pregledni radnik, a stručnu pomoć im pruža tehničar u vozu.
- (3) Kod obavljanja probe kočnica upotrebljavaju se odgovarajući signalni znaci u skladu sa odredbama Pravilnika 1 i objave UIC 453. Ako se pri probi kočnica koriste razglasni uređaji, pri svakom pozivu treba jasno reći broj voza i kolosjeka na koji se poziv odnosi.
- (4) Proba kočnica obavlja se uvidom u stanje pokazivačkih uređaja o stanju kočnice (zakočeno/otkočeno) sa obje strane voza i u unutrašnjosti "Talگو" garniture.
- (5) Ako pri obavljanju probe kočnica postoji opasnost od samopokretanja voza, postupa se u skladu sa odredbama Uputstva 233 o osiguravanju voza od samopokretanja.
- (6) Kod probe sa vučnim vozilom, iz upravljačnice koja nije u smjeru vožnje, ručice kočnica postavljaju se u isključni odnosno zaprežni položaj.
- (7) Vučno vozilo ili stabilno postrojenje uključuje se na glavni zračni vod voza. Preko kočnica glavni zračni vod puni se zrakom do pritiska od 5 bar.
- (8) Prije početka probe kočnica, tehničar u vozu pregleda uređaje za kočenje u unutrašnjosti "Talگو" garniture i:
 - provjerava jesu li "SIFA" elektroventili u uključenom položaju, ako nisu iste uključuje,
 - provjerava jesu li svi rasporednici uključeni.
 Pregledni radnik pregleda voz sa obje strane i obavlja sljedeće radnje:
 - provjerava je li "Talگو" garnitura pravilno uključena u glavni zračni vod i napojni zračni vod, što znači da su zračne spojnice pravilno spojene i čeonu slavine otvorene, a slobodne zračne spojnice moraju biti zatvorene i obješene o svoje držače,
 - provjerava jesu li elektroventili **ep** kočnice (elektrozračna kočnica je zračna kočnica kojom se električnim upravljanjem vrši kočenje i otkočivanje) pravilno spojeni (u slučajevima kada je lokomotiva opremljena **ep** kočnicom),
 - provjerava jesu li sva vozila otkočena, što znači da su pokazivači u položaju otkočeno,
 - provjerava jesu li sve ručne kočnice otkočene, što se vidi jednako kao i za zračne kočnice, a po potrebi smiju biti aktivirane ručne kočnice za osiguravanje voza od samopokretanja,
 - provjerava postoje li mehanička oštećenja koja utječu na ispravnost rada kočnice, što znači da provjerava stanje generatora protukliznih uređaja i njihovih električnih vodova.

- (9) Pošto se obave pregledi iz prethodne tačke, pregledni radnik daje signalni znak "poziv za vršenje probe kočnica". Mašinovođa vozne lokomotive na taj signalni znak stavlja ručicu kočnica u isključni položaj, čime se prekida spoj glavnog zračnog voda s glavnim rezervoarom. Potom provjerava zaptivenost glavnog zračnog voda promatranjem njegova manometra. Pad pritiska ne smije biti veći od 0,3 bar u minuti. Pošto provjeri zaptivenost glavnog zračnog voda, mašinovođa stavlja ručicu kočnica u položaj vožnje.

- (10) Pregledni radnik pokraj lokomotive čeka rezultat provjere zaptivenosti glavnog zračnog voda. Ako je nezaptivenost glavnog zračnog voda veća od propisane, mašinovođa to saopštava preglednom radniku, koji utvrđuje uzroke nezaptivenosti i, po mogućnosti, iste otklanja. Ako pregledni radnik ne može otkloniti uzroke nezaptivenosti glavnog zračnog voda, "Talگو" garnitura se smatra tehnički neispravnom i isključuje se iz saobraćaja.
- (11) Ako su ispunjeni svi prethodni uvjeti za početak probe kočnica, pregledni radnik daje signalni znak "Zakoči". Na dati signalni znak mašinovođa odsječno smanjuje pritisak u glavnom zračnom vođu na 4,5 bar. Pregledni radnik ide od lokomotive prema kraju voza i provjerava jesu li pokazivači u položaju zakočeno. Pokazivači stanja kočnica na vanjskoj strani "Talگو" garniture prikazani su na slikama 5 i 6. Ukoliko pokazivači stanja kočnice nisu u ispravnom položaju pregledač kola, odnosno pregledni radnik odmah obavještava tehničara u vozu da otkloni nepravilnost, a ukoliko isti ne može da otkloni nepravilnost dužan je odmah o istom obavijestiti neposredno pregledne radnike (pregledača kola, vozovođu ili konduktera).
- (12) U slučaju isključenja iz sistema kočenja pojedinih poluosovina od strane tehničara u vozu, pregledač kola ili pregledni radnik dužan je isto evidentirati u putni list uz supotpis (ime, prezime i potpis) tehničara u vozu.
- (13) Nakon završetka postupka opisanog u prethodnoj tački, pregledni radnik daje signalni znak "Otkoči". Čim kočnica posljednjih kočenih kola popusti, pregledni radnik vraća se prema lokomotivi s druge strane voza i provjerava jesu li kočnice svih kočenih kola popustile odnosno jesu li kola otkočena. Vozila koja su ostala zakočena, tehničar u vozu otkočuje preko vlastitog otkočnog uređaja, koji se nalaze u pneumatskim ormarima u unutrašnjosti "Talگو" garniture. Nakon toga, na tim vozilima ponavlja se postupak kočenja i otkočivanja. Ako vozilo opet ostane zakočeno, vozilo se otkočuje preko vlastitog otkočnog uređaja i kočnica se isključuje, a pregledač kola olistava u skladu s tehničkim propisima.
- (14) Stanje kočnice "zakočeno" odnosno "otkočeno" kod probe kočnica pored pokazivača na bočnim stranama vozila može se provjeravati i iz unutrašnjosti "Talگو" garniture provjerom hidrauličkog pritiska na manometrima u ormarima u kojima je smještena pneumatska oprema.
- (15) Rezultat obavljene potpune probe kočnica, pregledač kola ili pregledni radnik evidentira u putni list, a u skladu s odredbama Uputstva 233.



Slika 5. Pregledni radnik pregleda kočnicu - poziv, "otkoči"



Slika 6. Pregledni radnik pregleda kočnicu - poziv, "zakoči"

Član 9.

(Postupak kod skraćene probe kočnica B, C i D)

- (1) Pri vršenju skraćenih proba kočnica, pojedinačne probe B, priključne C ili probe prolaznosti glavnog voda D, postupak je isti kao kod potpune probe A u odnosu na kola čiju kočnicu provjeravamo u sastavu "Talگو" garniture.
- (2) Mašinovođa vozne lokomotive mora ispitati zaptivenost glavnog voda i kočiti i otkočivati voz da bi pregledni radnik mogao provjeriti nesmetan prolaz zraka do posljednjih kola u vozu i ispravnost kočenja i otkočivanja kočnica za koje je to ispitivanje predviđeno.

- (3) Rezultat izvedene skraćene probe kočnica pregledač kola ili pregledni radnik evidentira u putni list, a u skladu s odredbama Uputstva 233.
- Kod evidentiranja u putnom listu upisuje se naziv skraćene probe kočnica koja je izvedena.

Član 10.

(Opća pravila o rukovanju kočnicama voza)

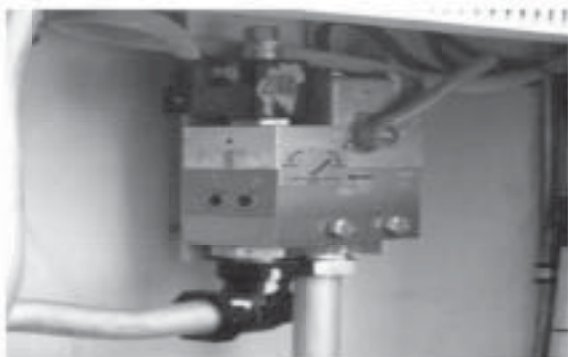
- (1) Za propisano plansko održavanje i servis, prema Planu (Sistemu) održavanja, za ispravnost kočnica "Talgo" garniture, odgovoran je vlasnik/imaoca garniture.
- (2) Kod vozova sa "Talgo" garniturama glavni zračni vod kočnice voza treba puniti i održavati na 5 bar.
- (3) Radi reguliranja brzine kretanja voza ili zaustavljanja primjenjuje se postepeno (stepenasto), potpuno ili brzo kočenje. Moguće je i kočenje u slučaju opasnosti kao i prinudno kočenje.
- (4) U cilju reguliranja brzine kretanja voza, kao i prilikom zaustavljanja, mašinovođa prvenstveno treba da koristi dinamičku kočnicu lokomotive, a kod vučnih vozila koja ne posjeduju dinamičku kočnicu, za reguliranje brzine i zaustavljanje voza koristiti indirektnu kočnicu.
- (5) Kod vozova sa "Talgo" garniturama početni stepen kočenja se ostvaruje smanjenjem pritiska u glavnom vodu za 0,5 bar. Mašinovođa sam odlučuje o veličini stepena kočenja, ali ne smije biti manji od navedene vrijednosti.
- (6) Provjeru dejstva kočnica koja se može izvršiti sa obje vanjske strane "Talgo" garniture, a po nalogu tehničara u vozu, provjeru mogu vršiti:
 - pregledač kola,
 - pomoćnik mašinovođe,
 - konduktar,
 - vozovođa.

Mašinovođa na voznoj lokomotivi i tehničar u vozu koji i vrši dužnost preglednog radnika u smislu odredaba Uputstva o kočenju vozova - 233, prilikom vršenja probe kočnica A (potpuna), B, C, D (skraćene) upisuju i potpisuju probu kočnica u putni list, ukoliko nije dostupan pregledni radnik - pregledač kola. U tom slučaju ulogu pregledača kola može preuzeti tehničar na vozu.

- (7) Tehničke preglede i provjera dejstva kočnica kola "Talgo" garniture vršit će se prema Planu (Sistemu) održavanja vlasnika garniture. U tehničke preglede kočnice voza sa "Talgo" garniturom spada i otklanjanje neispravnosti prijavljenih i od strane mašinovođe i od strane tehničara u vozu, a evidentiranih u EV 74 - Zapisnik o kvaru (defektu) vučnog vozila, kao i u izvještaj o nepravilnostima uočenim u toku vožnje.
- (8) Izvršenje tehničke pripreme kočnica obavezno je bez obzira što "Talgo" garnitura koja je službeno ušla u servis za održavanje, nije istekla važnost vremenskog trajanja prethodno izvršene potpune probe kočnica.
- (9) Kada voz sa "Talgo" garniturom izlazi iz jedinice održavanja, odgovorni radnik dužan je da u primopredajnu knjigu, svojim potpisom i žigom ovjeri izvršenje i upisivanje probe kočnice "Talgo" garniture. Ovim se ujedno ovjerava da je izvršena tehnička priprema i provjera dejstva kočnica voza sa "Talgo" garniturom ili same "Talgo" garniture. Podaci o izvršenoj probi kočnica kod voza sa "Talgo" garniturom moraju u putnom listu biti identični podatku o izvršenju probe kočnica upisanom i potpisanom u primopredajnoj knjizi voza sa "Talgo" garniturom.
- (10) Rezultat o izvršenju probe kočnica, kontrolno prijemni organ za vagon upisuje i potpisuje u TK - 21A (Prilog I Uputstva). Otppravnik vozova se lično mora uvjeriti u obrazac - Izvještaj o izvršenoj potpunoj probi kočnica (TK - 21A). Potpisani rezultat o izvršenoj probi A takođe

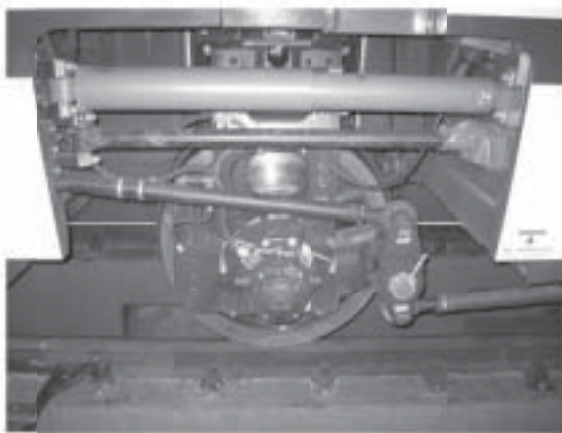
otposiše mašinovođa, a otppravnik vozova svojim potpisom ovjerava da je upisano i potpisano izvršenje probe kočnica A. Jedan primjerak TK - 21A, koji se ispostavlja u radionici ili tehničkoj stanici vlasnika/imaoca, u slučaju kada "Talgo" garnitura saobraća na mreži pruga ŽRS, ide uz putni list.

- (11) U slučaju promjene putnog lista, ili putnog lista i broja voza, ponavljati potpunu probu kočnica nije potrebno, otppravnik vozova će podatke o izvršenoj potpunoj probi kočnica prenijeti iz prethodnog putnog lista u novi putni list uz napomenu: "Potpuna proba kočnica izvršena u stanici..... u..... čas.", staviti žig stanice i potpisati.
- (12) Iz razloga sigurnosti, "SIFA" elektroventili moraju biti otvoreni, radi primjene brzog kočenja za slučaj opasnosti ukoliko dođe do kritičnog događaja. Prije započinjanja rada voza, tehničar na vozu je dužan da potvrdi i evidentira da su oba "SIFA" elektroventila otvorena i da je kočnica za slučaj opasnosti spremna za dejstvo.
- (13) Zatvoreni ventili onemogućavaju dejstvo aktivirane kočnice u slučaju opasnosti. Izgled "SIFA" elektroventila prikazan je na slici 7.



Slika 7. "SIFA" ispusni ventil

- (14) Svaka poluosovina "Talgo" garniture je kontrolirana elektronskom protukliznom zaštitom, tako da je svaki točak opremljen davačem brzine koji je prikazan na slici broj 8., a u sklopu probe kočnice provjerava se da li postoje mehanička oštećenja na ovim davačima i njihovim elektrovodovima. Provjera postojanja mehaničkih oštećenja spada u dužnost tehničara u vozu i pomoćnika mašinovođe, odnosno pregledača kola ili preglednog radnika ako se voz zadržava u usputnim stanicama.



Slika 8. Izgled točka sa osovinskim davačem brzine

- (15) Za vrijeme vršenja probe kočnica voza sa "Talgo" garniturom, osiguranje voza od samopokretanja vrši

mašinovođa ili pomoćnik mašinovođe po nalogu mašinovođe, ako je lokomotiva zakvačena za garnituru voza, a tehničar u vozu ili drugi za tu namjenu osposobljeni željeznički radnik, ako se proba kočnica "Talgo" garniture obavlja bez prisustva lokomotive. Prilikom vršenja probe kočnica, mašinovođa je dužan osigurati da upravljačnici lokomotive ne pristupaju neovlaštena lica.

- (16) Svaka kola u "Talgo" garnituri imaju ručnu kočnicu, koja djeluje na zračne jastuke direktno preko hidrauličnih krugova. Ručna kočnica osigurava od samopokretanja voznu garnituru pri nagibu pruge od 35 %. Preklapanje oba kočenja, zračnog i ručnog nije moguće. Ručna kočnica se otpušta okretanjem odgovarajuće, za tu namjenu prilagođene, mobilne ručice koja se nalazi u određenom prostoru "Talgo" kola i pristupa joj se iz hodnika krajnjih kola "Talgo" garniture. Ista ima natpis koji označava kočnu težinu i vrijednosti ručne kočnice "Talgo" garniture.



Slika 9. Piktogram ručne kočnice



Slika 10. Mobilna ručica korištene ručne kočnice

(17) Ukoliko se kod "Talgo" garniture ustanovi jedna ili više poluosovina ne koči zbog kvara na kočnici pojedinih kola (poluosovine), kočnicu je potrebno isključiti, a brzina kretanja voza mora se prilagoditi prema raspoloživoj kočnoj masi u skladu sa odredbama Uputstva 233 (Prilog 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Sl. gl. BiH" br.11/12)). Kočna masa po svakoj osovini "Talgo" garniture iznosi približno 29 tona, odnosno za garnituru od 10 osovina 290 tona ne računajući kočnu masu vozne lokomotive. Znači, bife kola imaju kočnu masu 58 tona, a ostala kola u garnituri po 29 tona.

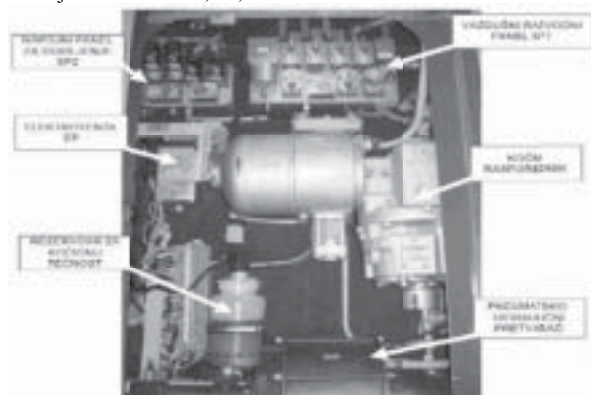
(18) Kod izračunavanja SKM voza treba uzimati vrijednost kočne mase ispisane na kolima "Talgo" garniture.

(19) Brzina kretanja voza u slučaju da je SKM < PKM određuje se na osnovu raspoloživog procenta kočenja voza u skladu sa Uputstvom 233 i ostalim elementima tablice kočenja Uputstva 233 (Uputstvo o kočenju vozova 233 (Prilog 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Službeni glasnik BiH", broj 11/12)).

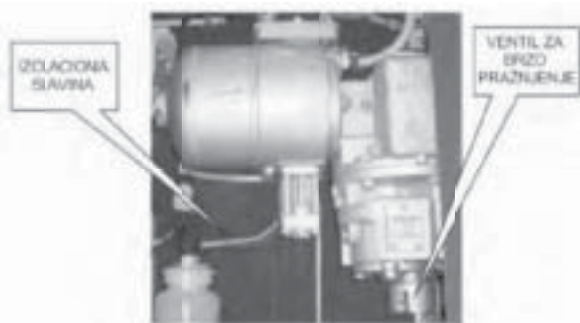
(20) Isključenje neispravne kočnice, kao i proračun kočenosti voza, spada u dužnost tehničara u vozu. Izvještaj o sastavu i kočenju voza sa "Talgo" garniturom, koji se prilaže uz putni list voza, sastavlja tehničar u vozu i u ovom smislu tehničar obavlja dužnost vozovođe u skladu sa odredbama Saobraćajnog pravilnika 2 ("Službeni glasnik BiH", broj 90/15). Ako se kvar kočnice desio na međustaničnom rastojanju brzinu do prve naredne stanice, prema raspoloživoj stvarnoj kočnoj masi, određuje mašinovođa. U prvoj narednoj stanici voz se zaustavlja, proglašava se defekt na "Talgo" garnituri, a dalju brzinu kretanja, ukoliko se kvar ne otkloni, određuje otpravnik vozova na osnovu mase voza, nagiba pruge i raspoložive kočne mase "Talgo" garniture koju dobija od tehničara u vozu. Prilikom otklanjanja bilo kakvih kvarova moraju se u potpunosti poštovati uputstva i preporuke proizvođača.

(21) Kod niskih temperatura u zimskim uvjetima, kada je moguća pojava naslage leda i snijega, na "Talgo" garnituri mora biti dostupan priključak na vanjski napon. Ovakve situacije, ukoliko nije osiguran vanjski napon, mogu prouzrokovati kvarove na kočnim uređajima te je, ukoliko se to desi, prije uvođenja voza u saobraćaj i pristupa infrastrukturi, potrebno višestruko testiranje kočnica i njihova proba, a što spada u dužnost tehničara u vozu i osoblja vučnog vozila (mašinovođa i pomoćnik). Mašinovođa, prilikom korištenja kočnica na padovima i niskim temperaturama mora se pridržavati odredbi Uputstva 233.

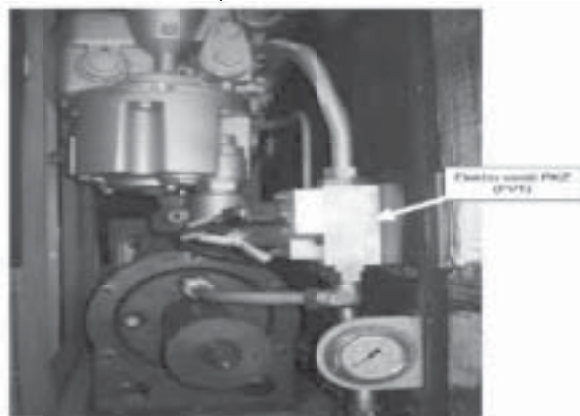
(22) Raspored elemenata u kočionoj kutiji "Talgo" kola prikazan je na slikama 11, 12, i 13.



Slika 11. Raspored elemenata u kočionoj kutiji



Slika 12. Kočni rasporednik sa automatskim otkočnikom



Slika 13. Elektroventil protivklizne zaštite.

(23) Prilikom zadržavanja voza u usputnim stanicama, radnici tehničko kolske djelatnosti vrše vizuelni pregled cjelokupne "Talgo" garniture u smislu identificiranja vanjskih oštećenja, te oštećenja koja su rizična za sigurnost.

(24) Pored izvještaja o sastavu i kočenju voza i putnog lista prilikom pokretanja voza sa "Talgo" garniturom iz polazne stanice, ispostavlja se teretnica u pisanom ili štampanom obliku. Podatke prema sadržaju teretnice upisuje vozovođa. Za sadržaj podataka koje zahtijeva teretnica, a koji nisu ispisani na bočnim stranama "Talgo" kola, vozovođa uzima od tehničara u vozu u pisanom obliku.

Član 11.

(Osvjetljenje i grijanje)

Grijanjem, osvjetljenjem, ventilacijom i klimatizacijom rukuje tehničar u vozu prema odredbama tehničkog uputstva za "Talgo" garnituru. Vozopratno osoblje je dužno evidentirati sve uočene neispravnosti u toku vožnje na uređajima za grijanje, osvjetljenje, ventilaciju i klimatizaciju u "X" obrazac (TK - 69).

Član 12.

(Signalizacija)

Oprema vozova sa "Talgo" garniturom signalnim sredstvima i njihova upotreba regulirana je Signalnim pravilnikom 1 ("Sl. Glasnik BiH" br. 13/14).

Član 13.

(Rukovanje vratima)

- (1) Za rukovanje ulaznim vratima "Talgo" garniture nadležni su tehničar u vozu, odnosno konduktar. Ulazna vrata se zatvaraju i otvaraju automatski, a stepenici se takođe spuštaju i podižu automatski.
- (2) Naredenje za pokretanje voza, u čijem sastavu je "Talgo" garnitura, u usputnim stanicama daje otpravnik vozova po dobijenom signalnom znaku 77 "Spretno za polazak" od strane konduktara.

- (3) Pri zaustavljanju voza tehničar u vozu ručno omogućava otvaranje ulaznih vrata samo na strani gdje se nalazi peron. Zatvaranje ulaznih vrata prije polaska voza vrši kondukter odnosno tehničar u voz u putem UIC brave - kontrola nadzora. Nakon završenog postupka i dobijenog signala da su sva ulazna vrata zatvorena, kondukter daje signalni znak 77 "Spretno za polazak". Detaljan opis i rukovanje ulaznim vratima dat je u Poglavlju 4. Vrata - Privremenog uputstva o korištenju "Talگو" vozova.

Član 14.

(Ozvučenje)

- (1) "Talگو" garniturama, u kojima je ugrađen uređaj za ozvučenje, tehničar u voz u, ili drugo zadužen lice, je obavezan da blagovremeno objavljuje stanice i da daje druga obavještenja putnicima o eventualnim promjenama i mogućim vezama u priključnim i krajnjim stanicama.
- (2) Ako se emituje muzika ili neki drugi tonski zapis, tehničar u voz u ili drugo zadužen lice je obavezan da prilagodi jačinu zvuka i dužinu trajanja tako da ne ometa putnike.

Član 15.

(Manevriranje)

Ako se radi o kraćim pomjeranjima "Talگو" garniture, kao što su manevarske vožnje, za vuču se mogu koristiti i druge lokomotive koje su opremljene standardnim UIC uređajima: tegljeničkim uređajima (kvačilo na zavrtanj), odbojnicima, kočničkom spojnicom glavnog voda. Maksimalna brzina kretanja u ovakvim slučajevima, ako nema drugih ograničenja, je propisana Poslovnim redom odnosno službenog mjesta, a maksimalno do 40 km/h.

Član 16.

(Saobraćaj vozova sa "Talگو" garniturom)

- (1) Za saobraćaj vozova sa "Talگو" garniturom važe saobraćajni propisi i red vožnje kao i za sve ostale vozove.
- (2) Ukoliko za vrijeme vožnje, ili za vrijeme stajanja voza sa "Talگو" garniturom u stanici, vozopratno osoblje primijeti neku nepravilnost, a naročito ako je time ugrožena sigurnost vožnje ili sigurnost putnika, dužno je odmah preduzeti potrebne mjere da se nepravilnost otkloni, kako je to propisano uputstvom proizvođača.
- (3) Ukoliko vozopratni radnici nisu u stanju da otklone uočenu nepravilnost ili eventualnu opasnost, dužni su da o ovome obavijeste mašinovođu u prvom mjestu o zaustavljanju voza, a u toku vožnje ako je opasnost takve prirode da ugrožava zdravlje i živote putnika, potrebno je da vozopratni radnici zaustave voz i organiziraju izlaz putnika iz ugroženih kola.

Član 17.

(Postupak u slučaju kvara ili vanrednog događaja)

- (1) Postupci za otklanjanje eventualno nastalih kvarova u vožnji opisani su u dokumentu pod nazivom: "Uputstvo za intervencije na pruzi", a isti je sastavni dio ovog Uputstva o korištenju "Talگو" vozova.
- (2) Ukoliko nastupi kvar kod "Talگو" garniture u toku saobraćaja na međustaničnom razmaku, a tehničar u voz u ga ne može otkloniti, tehničar u voz u će zaustaviti voz i obavijestiti mašinovođu da voz sa mjerama opreza saobraća do prve stanice u smjeru vožnje gdje će o kvaru obavijestiti i dežurnog otpravnika vozova.
- Ukoliko se voz ne može otpremiti postupa se u skladu sa odredbama Saobraćajnog pravilnika 2
- (3) U slučaju nastanka vanrednog događaja postupiti po odredbama Uputstva 79 i Uputstvo o organiziranju prijavljivanja, isleđenja, otklanjanja posljedica i evidentiranje vanrednih događaja na području ŽS BiH

Član 18.

(Postupci u slučaju požara)

- (1) Vozovi sa "Talگو" garniturama su snabdjeveni potrebnim brojem vatrogasnih aparata tipa S - 6.
- (2) Vozovi sa "Talگو" garniturama opremljeni su sistemom detekcije i zaštite od požara. Aktiviranjem detektora u zavisnosti od lokacije će inicirati zvučni signal jačine 80 dB kako bi se upozorili svi putnici i vozopratno osoblje.
- (3) U slučaju nastanka požara tehničar u voz u, mašinovođa, pomoćnik mašinovođe i kondukter imaju se pridržavati odredbi propisanih Planom spasavanja koji je sastavni dio Privremenog uputstva o korištenju "Talگو" vozova, kao i odredbi propisanih Zakonom o zaštiti od požara.

Član 19.

(Dužnosti konduktera)

- (1) Kod "Talگو" garnitura kondukter ima obavljati poslove u skladu sa Uputstvom o postupcima pri prijevozu putnika i prtljaga (Up. 161).
- Ispostavlja izvještaje K-91 prilikom primopredaje garnitura od susjednog željezničkog operatera uz obostrani potpis konduktera koji predaje garnituru i tehničara u voz u;
 - Obavještava putnike i pruža pomoć u smislu edukacije rukovanja tasterima za otvaranje vrata na strani na kojoj se nalazi peron;
 - Kod rukovanja vratima obavezan je pridržavati se detaljnog opisa datog je u Poglavlju 4. Vrata - Privremenog uputstva o korištenju "Talگو" vozova;
 - Pomaže putnicima pri ulasku i izlasku iz garniture na onim stanicama koje nemaju izgrađene perone;
 - U svemu sarađuje sa tehničarom u voz u.

Član 20.

(Završne odredbe)

- (1) Pored ostalih propisanih uvjeta i zahtjeva za izvršno osoblje kod putničkog željezničkog saobraćaja, radnici koji opslužuju voz sa "Talگو" garniturama, čiji poslovi su vezani za njegovo sigurno korištenje, vršenje probe kočnica, zakvačivanje i otkvačivanje (mašinovođa, pomoćnik mašinovođe, kondukter, pregledač kola, vozovođa...), osim generalne obuke za poslove vezane za neposredno reguliranje saobraćaja, moraju se posebno dokazno upoznati sa uputstvima proizvođača za rukovanje i održavanje i dodatno obučiti. Stručna obučenos ovih radnika se mora i provjeriti u formi vanrednog periodičnog ispita.
- (2) Tehničar u voz u i mašinovođa u voz u sa "Talگو" garniturama uvijek na raspolaganju moraju imati uputstva isporučioća opreme koje, osim uputstva za postupanje u određenim slučajevima, sadrži tehničke elemente vezane za osnovne podatke koji se unose u propratne isprave voza i pomoćne obrasce (putni list, izvještaj o sastavu i kočenju, teretnica).
- (3) Stručna i zdravstvena osposobljenost i kvalifikacija za radna mjesta: mašinovođa, pomoćnik mašinovođe, kondukter, pregledač kola, definirana je važećim propisima: Pravilnik 646 ("Službeni glasnik BiH", broj 23/16), 657 ("Službeni glasnik BiH", broj 1/14) i Pravilnikom 655 (Prilog 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Službeni glasnik BiH", br.11/12). Radno mjesto tehničar u voz u sa "Talگو" garniturama, osim stručne obuke za "Talگو" garniture, mora posjedovati i stručni ispit prema odredbama Pravilnika 646, za jedno od radnih mjesta tehničke struke (tehničar tehničko kolske službe, tehničar vuče - mašinovođa, tehničar željezničkog saobraćaja), IV

stepena složenosti, na kojima neposredno učestvuje u vršenju željezničkog saobraćaja.

- (4) Izmjene i dopune ovog Uputstva donosi Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine.
- (5) Primjenu ovog Uputstva kontrolisat će ovlašteni radnici za kontrolu i nadzor i sa istim se na dokazan način moraju upoznati zainteresirani radnici.
- (6) Ovo Uputstvo i Uputstva iz tačke 1.3. moraju biti dostupna:
- Svakom direktoru Sekcije STD i V.Vozova
 - Svakom izvršiocu koji učestvuje u organizaciji i vršenju želj.saobraćaja putničkim vozovima sa "Talgo" garniturama;

- Školskim instruktorima u svakoj RJ STD; Vuča Vozova; TPK,
- Svakom referentu UK,
- Svakom referentu za saobraćajne propise.

- (7) Ovo Uputstvo stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", službenim glasnicima entiteta i Brčko distrikta BiH.

Broj 10-01-29-7-529-1/17

16. augusta 2017. godine
Doboj

Direktor
Tihomir Narić, s. r.

PRILOG I

TK - 21A

1. primjerek – matrica
2. primjerek – kopija za otpravnika vozova
3. primjerek – kopija za mašinovoda
4. primjerek – kopija za putni list
5. primjerek – kopija za tehničara u vozu

IZVJEŠTAJ O IZVRŠENOJ POTPUNOJ PROBI KOČNICA

Broj voza: _____ Datum: _____

Datum izvršene probe: _____

** Proba izvršena sa: stabilnim postrojenjem, posebnim uređajem, posebnom lokomotivom.*

Brojevi, naziv vagona i osovine kod kojih su kočnice isključene:

Primio: _____ Radna jedinica: _____

(otpravnik vozova, UK i putnik i potpis)

(mašinovoda, UK i putnik i potpis)

Tehničar u vozu: _____

(UK i putnik i potpis)

* radnici koji postrojuju uključuju je izvršena proba