

Instrukcija

ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras sliežu ceļiem

I Vispārīgie noteikumi

1. Instrukcija izdota pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 5.panta 2.¹ daļu un Ministru kabineta 03.08.2010. noteikumu Nr. 724 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” 476. punktu un nosaka ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontroli, izmantojot tehniskos un vizuālos līdzekļus un ir saistoša visām komercsabiedrībām (turpmāk komercsabiedrībām), kas izmanto publiskās lietošanas 1520 mm sliežu ceļa platuma dzelzceļa infrastruktūru, kuras pārvaldītājs ir valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” (turpmāk LDZ).

Instrukcijas izpratnē tiek izmantoti šādi termini:

- | | |
|------------------------|--|
| Kontrollīdzekļi - | Braucoša vilciena ritošā sastāva tehniskā stāvokļa automātiskie kontrollīdzekļi, kas sastāv no FUES un WILD kontrollīdzekļiem un ir palīgierīces vilcienu kustības drošības paaugstināšanai. |
| FUES kontrollīdzekļi - | Sistēmu komplekss, kas atklāj ritošā sastāva pārkarsušās bukses un nobremzētus ritošā sastāva riteņpārus braucošā vilcienā, nodod informāciju par to mašīnistam ar bukšu pārkaršanas rādītāja un runas informatora palīdzību, stacijas dežurantam (vilcienu dispečeram) un citiem lietotājiem ar RAD sistēmas palīdzību. |
| WILD kontrollīdzekļi - | Sistēma, kas atklāj riteņa velšanās loka defektus braucošā vilcienā, un nodod informāciju par to VTAP operatoram un citiem lietotājiem ar RAD sistēmas palīdzību. |
| RAD sistēma - | FUES vai/un WILD kontrollīdzekļu sastāvdaļa, iekļauj RAD CC, RAD terminālus un datu pārraides tīklu. |
| FUES - | FUES kontrollīdzekļu sastāvdaļa - Stacionārā ritošā sastāva vienību bukšu mezglu korpusa, riteņu un bremžu detaļu temperatūras noteikšanas pamata sistēma. FUES ir papildināta ar apakšsistēmām: CCU, RI, BPR. |
| WILD - | WILD kontrollīdzekļu sastāvdaļa - Riteņu dinamiskās slodzes detektors. |
| RI - | Runas informators – FUES apakšsistēma, kas pārveido saņemtos no FUES trauksmes signālus balss ziņojumos un nosūta tos uz vilcienu radiosakaru radiostaciju mašīnistam. |
| BPR - | Bukšu pārkaršanas rādītājs - FUES apakšsistēma. Tas ir signālrādītājs, kurš brīdina lokomotīves mašīnistu par pārkarsušām buksēm (riteņiem vai bremzēm) vilcienā. |
| FID - | Ritošā sastāva vienību identifikators (nosaka vagonu, lokomotīvu, ceļu mašīnas tipu). FUES vai WILD sastāvdaļa. |
| Kontrolpostenis - | Konteiners, kurā izvietoti FUES kontrollīdzekļi (atsevišķos gadījumos |

un WILD kontrollīdzekļi), elektrobarošanas, kondicionēšanas, apsildes, ugunsgrēka un apsardzes signalizācijas ierīces un citas tehnoloģiskās ierīces.

Gabarīta kontroles ierīces –	Ierīces, kas aptur vilcienu kustību, ja tajos notikusi kravu nobīde vai citi gabarīta traucējumi
Drošības posteņi –	Darba vietas, kas apzīmētas ar pastāvīgām signālzīmēm un aprīkotas, lai veiktu vilcienu vizuālu apskati un atklātu bojājumus ritošajā sastāvā, kas apdraud satiksmes drošību.
Vilces līdzekļi -	Lokomotīves, motorvagoni un tamlīdzīgi ritošais sastāvs, ar kura palīdzību pirmavota enerģija (elektriskā, mehāniskā vai šķidrums enerģija) tiek pārvērsta vilcienu kustības mehāniskajā enerģijā

2. Kontrollīdzekļus iedala:

2.1. tehniskajos līdzekļos - FUES, WILD, gabarīta kontroles ierīces;

2.2. vizuālajos līdzekļos - drošības posteņi .

3. FUES kontrollīdzekļi nekontrolē DR1A dīzeļvilcienu bukšu mezglu korpusu temperatūru tādēļ, ka ratiņu rāmis aizsedz bukses. Par bukšu tehnisko stāvokli dīzeļvilcienā atbild pārvadātājs.

4. FUES kontrollīdzekļi nekontrolē M62 un 2M62 bukšu ass gala slīdbalsta temperatūru. Par bukšu slīdbalstu tehnisko stāvokli šīm lokomotīvēm atbild pārvadātājs.

5. FUES kontrollīdzekļi efektīvi kontrolē bukšu mezglu korpusu temperatūru tikai tajās 2M62, M62 tipa lokomotīvēs, kurās pārveidotas speciālās zembukšu eļļas savākšanas „vanniņas”. Par bukšu tehnisko stāvokli ar šādām „vanniņām” neapriekotajām lokomotīvēm atbild pārvadātājs.

6. Katram vilces līdzekļa vadītājam, pildot darba pienākumus, jābūt bezkontakta termometram ar precizitāti $\pm 2^{\circ}\text{C}$ (mērīšanas robeža $-30^{\circ}\text{C}+500^{\circ}\text{C}$, uz motorvagonu ritošā sastāva pieļaujamā mērīšanas robeža $-18^{\circ}\text{C}+400^{\circ}\text{C}$), bet uz kravu maģistrālajām lokomotīvēm arī instrumentu somai ar remonta komplektu vagonu remontam (konkrēts instrumentu un rezerves daļu uzskaitījums dots 2.pielikumā).

7. Komerccabiedrībām, iegādājoties jaunu ritošās vienības tipu, jāpaziņo LDZ Signalizācijas un sakaru distancē šīs vienības datus (nosaukums, modelis, asu skaits, attālumi starp asīm, autosakabēm) ieviešanai FID sistēmā.

8. Ja sastāvos tiek iekļauti vagoni ar karstām kravām, darbojošās tvaika lokomotīves, speciālas ceļa mašīnas ar ierīcēm, kuras pēc konstrukcijas strādā pie paaugstinātas temperatūras, tad komerccabiedrībai, kurai pieder šis ritošais sastāvs, jārisina jautājums ar LDZ Tehniskās vadības direkciju par tādu vilcienu caurlaišanas kārtību.

9. Posmos, kur izvietoti FUES kontrollīdzekļi, vilcienu mašīnistiem jāievēro tāds vilciena kustības režīms, lai kontroles zonā pēc iespējas nebremzētu un neapstādinātu, bet, braucot garām lauka ierīcēm, ātrums būtu ne mazāk par 10 km/h.

10. Komerccabiedrībām, kas izmanto publiskās lietošanas 1520 mm sliežu ceļa platuma dzelzceļa infrastruktūru, kuras pārvaldītājs LDZ, ne retāk kā vienu reizi pusgadā, tehnisko mācību plānos ir jāiekļauj tēmas par nepieciešamo vilcienu satiksmes režīmu iecirkņos, kuros izvietotas FUES kontrollīdzekļu lauka iekārtas, kā arī ritošā sastāva bojājumu atklāšanas kārtību un sasiluma temperatūras noteikšanu. Mācībās pieaicināt LDZ Signalizācijas un sakaru distancē un VTAP vai sabiedrības, kura veic vilces ritošā sastāva remontu, speciālistus.

11. FUES, WILD un gabarīta kontroles ierīču izvietojuma karte dota 1.pielikumā.

12. Attālumi no BPR līdz staciju asīm norādīti 3.pielikumā.
13. FUES kontrolposteņu un BPR ordinātas norādītas 4.pielikumā.
14. FUES kontrollīdzekļi noregulēti signāla „**Trauksme – 1**” izdošanai:
- 14.1. Atklājot, ka **bukses korpusa** ārējā temperatūra pārsniedz apkārtējā gaisa temperatūru:
- visās ritošā sastāva vienībās par 50⁰C;
- 14.2. atklājot, ka ārējā riteņu vai **bremžu** iekārtas detaļu temperatūra pārsniedz apkārtējā gaisa temperatūru:
- lokomotīvēm, sliežu motortransportam un vagoniem par 140⁰ C;
 - dīzeļvilcienu vagoniem par 250⁰ C;
 - elektrovilcienu vagoniem par 300⁰ C.
15. FUES kontrollīdzekļi noregulēti signāla „**Trauksme – 2**” izdošanai:
- 15.1. Atklājot, ka **bukses korpusa** ārējā temperatūra pārsniedz apkārtējā gaisa temperatūru:
- visās ritošā sastāva vienībās par 65⁰C;
- 15.2. atklājot, ka ārējā riteņu vai **bremžu** iekārtas detaļu temperatūra pārsniedz apkārtējā gaisa temperatūru:
- lokomotīvēm, sliežu motortransportam un vagoniem par 220⁰ C;
 - dīzeļvilcienu vagoniem par 300⁰ C;
 - elektrovilcienu vagoniem par 350⁰ C.
16. FUES kontrollīdzekļu trauksmju parametru regulējumus nosaka valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”.
17. Momentā, kad FUES kontrollīdzekļi atklāj ritošajās vienībās pārkārsušas bukses vai bremžu iekārtas detaļas, tiek padoti signāli “**Trauksme-1**” vai “**Trauksme-2**” un posmā:
- BPR iedegas pastāvīgi degošā režīmā “**Trauksme-1**”, vai mirgojošā režīmā “**Trauksme-2**”;
 - iedarbojas RI un pa vilcienu radiosakariem pārraida attiecīga vilciena mašīnistam ziņojumu divās valodās - latviešu un krievu (pirms ziņojuma tiks pārraidīts tonālais signāls 1000 Hz, 3,5 s):
 “Uzmanību! Mašīnist no _____ uz _____ .
- Trauksme: *viens (divi). Kreisā (Labā) bukse (bremze). Ritošā vienība: _____ (piemēram, četrdesmit pieci). Ass: _____ (piemēram, viens). _____ (piemēram, Trīsdesmit astoņi) grādi. Ziņojuma beigās (ja vilcienā ir viens defekts) vai Ziņojums ir nepilns (ja vilcienā vairāk nekā viens defekts)*”. Ja vilcienā ir defekti ar līmeni „Trauksme-1” un „Trauksme-2”, tad RI pārraidīs informāciju par viskritiskāko defektu ar līmeni „Trauksme-2”.

II Mašīnista rīcība, saņemot informāciju no drošības posteņa

18. Mašīnistam, saņemot informāciju pa radiosakariem vai vizuāli:
- 18.1. Apturēt vilcienu, laideni bremzējot;
- 18.2. Pēc vilciena apturēšanas saskaņā ar saņemto informāciju:
- 18.2.1. bremžu, riteņpāru un bukšu apskati vilcienā veikt V sadaļā noteiktajā kārtībā;
- 18.2.2. citus ritošā sastāva bojājumus, savu iespēju robežās, novērst;
- 18.3. Par katras apskates rezultātiem (ritošās vienības inventāra numurs vai lokomotīves parka numurs un tās piederība, rādījumi apstiprinājās vai nē, veiktie pasākumi, ar bezkontakta termometru izmērītā temperatūra, mašīnista uzvārds) paziņot vilcienu dispečeram (stacijas dežurāntam).

III Mašīnista rīcība, saņemot informāciju par gabarīta kontroles ierīces nostrādāšanu

19. Mašīnistam saņemot informāciju pa radiosakariem par gabarīta kontroles ierīces nostrādāšanu:

19.1. Apturēt vilcienu.

19.2. Pēc vilciena apturēšanas, saskaņā ar saņemto informāciju:

19.2.1. apakšējā negabarīta gadījumā vilciena apskati veikt V sadaļā noteiktajā kārtībā, noskaidrot negabarīta iemeslu, ja ir iespējams, to novērst;

19.2.2. sānu vai augšējā negabarīta gadījumā apskatīt visu vilcienu, noskaidrot negabarīta iemeslu, ja ir iespējams to novērst;

19.3. Par katras apskates rezultātiem un pieņemto lēmumu (ritošās vienības inventāra numurs, piederība, rādījumi apstiprinājās vai nē, veiktie pasākumi, mašīnista uzvārds) paziņot vilcienu dispečeram (stacijas dežurantam).

IV Mašīnista rīcība FUES kontrollīdzekļu nostrādāšanas gadījumā

20. Trauksme-1 un Trauksme-2 motorvagonu ritošajam sastāvam (turpmāk tekstā MVRS) un sliežu mototransportam.

20.1. Vadoties pēc BPR rādījuma (pastāvīgi degošā vai mirgojoša režīmā), Runas informatora ziņojuma, bet to bojājuma gadījumos – pa vilcienu radiosakariem no stacijas dežuranta (vilciena dispečera) saņemtā ziņojuma par „Trauksme-1” vai „Trauksme-2” nostrādāšanu, lietojot dienesta bremsēšanu apturēt vilcienu ceļa posmā.

20.2. Pēc vilciena apturēšanas izsaukt pa vilcienu radiosakariem stacijas dežurantu (vilcienu dispečeru) un precizēt informāciju.

20.3. V sadaļā noteiktajā kārtībā veikt ritošā sastāva uzrādītās vienības apskati. Pēc uzrādītās vienības apskates pieņemt lēmumu par tālāko kustības iespēju.

20.4. Ja tiek konstatēts, ka uzrādītā silšana nav saistīta ar bukses bojājumu, silšanas iemesls ir atklāts un novērsts (bremžu iekārtu bojājuma vai citu iemeslu dēļ), drīkst turpināt kustību ar noteikto ātrumu.

20.5. Ja bojājums tiek atklāts, novērst to nav iespējams, vai bukšu silšana apstiprinājusies, MVRS un sliežu mototransportu izvest no ceļa posma uz staciju ar ātrumu, kas atbilst bukšu stāvoklim, bet nepārsniedzot 20 km/h.

20.6. Ja bojājums ir atklāts posmā, to novērst nav iespējams, nav iespējams turpināt kustību uz staciju, mašīnistam ar vilcienu dispečera starpniecību izsaukt remontsabiedrības speciālistus uz posmu.

20.7. Ja silšana neapstiprinās un silšanas avots nav atklāts, turpināt kustību līdz stacijai atkārtotai pārbaudei ar ātrumu nepārsniedzot 50 km/h, ieejas pārmijas pārbraukt ar ātrumu ne lielāku par 20 km/h.

20.8. Ja, veicot atkārtoto pārbaudi stacijā, bojājums atklāts un novērsts vai, ja silšanas avots nav atklāts un sasilšana neprogresē, drīkst turpināt kustību ar noteikto ātrumu.

20.9. Par katras apskates rezultātiem un pieņemto lēmumu (ritošās vienības inventāra numurs, piederība, rādījumi apstiprinājās vai nē, veiktie pasākumi, ar bezkontakta termometru izmērītā temperatūra, mašīnista uzvārds) paziņot vilcienu dispečeram (stacijas dežurantam).

21. Trauksme-1 kravas un pasažieru vilcieniem.

21.1. Bremžu sasiluma gadījumā - vadoties pēc BPR rādījuma (pastāvīgi degošā režīmā), runas informatora ziņojuma, bet to bojājuma gadījumos – pa vilcienu radiosakariem no stacijas dežuranta (vilciena dispečera) saņemtā ziņojuma par “Trauksme-1” nostrādāšanu:

- 21.3.6. ja tiek konstatēts, ka uzrādītā silšana nav saistīta ar bukses bojājumu, ieskaitot M62, 2M62 ass gala slīdbalstus, silšanas iemesls ir atklāts un novērsts, drīkst turpināt kustību ar noteikto ātrumu;
- 21.3.7. ja bukses silšana nav atklāta (konstatēta), drīkst turpināt kustību ar noteikto ātrumu;
- 21.3.8. speciālistam, kurš novērsis bukses silšanas cēloni, noteikt turpmāko kustības kārtību un ātrumu;
- 21.3.9. par katras apskates rezultātiem un pieņemto lēmumu (ritošās vienības inventāra parka numurs vai lokomotīves numurs un tā piederība, rādījumi apstiprinājās vai nē, veiktie pasākumi, ar bezkontakta termometru izmērītā temperatūra, mašīnista uzvārds) paziņot vilcienu dispečeram (stacijas dežurantam).

22. Trauksme-2 kravas un pasažieru vilcieniem.

- 22.1. **Bremžu sasiluma gadījumā** - vadoties pēc BPR rādījuma (mirgojošā režīmā), Runas informatora ziņojuma, bet to bojājuma gadījumos – pa vilcienu radiosakariem no stacijas dežuranta (vilciena dispečera) saņemtā ziņojuma par signāla “Trauksme-2” nostrādāšanu, lietojot dienesta bremsēšanu, apturēt vilcienu ceļa posmā. Ja bojājums nav konstatēts, ir konstatēts un novērsts, vai atklāts cits silšanas avots, kas neapdraud kustības drošību - drīkst turpināt kustību ar noteikto ātrumu.
- 22.2. **Bukšu sasiluma gadījumā** - vadoties pēc BPR rādījuma (mirgojošā režīmā), Runas informatora ziņojuma, bet to bojājuma gadījumos – pa vilcienu radiosakariem no stacijas dežuranta (vilciena dispečera) saņemtā ziņojuma par signāla “Trauksme-2” nostrādāšanu, lietojot dienesta bremsēšanu, apturēt vilcienu ceļa posmā.
- 22.3. **Bremžu un bukšu sasiluma gadījumā, pēc vilciena apstādināšanas:**
 - 22.3.1. izsaukt pa vilcienu radiosakariem vilcienu dispečeru vai stacijas dežurantu un precizēt informāciju;
 - 22.3.2. uzrādītās ritošā sastāva vienības apskati veikt V sadaļā noteiktajā kārtībā. Ja lēmumu pieņemšanai par kravas vai pasažieru vagonu nepieciešama vagonu saimniecības speciālista konsultācija, ar vilcienu dispečera starpniecību sazināties ar DC vagonu saimniecības dispečeru;
 - 22.3.3. ja bojājums tiek atklāts, to novērst nav iespējams, nav iespējams turpināt kustību uz staciju, ar vilcienu dispečera starpniecību izsaukt remontsabiedrības vai tuvākā VTAP speciālistus uz posmu;
 - 22.3.4. vilcienu, kurā bukšu silšana apstiprinājusies, izvest no ceļa posma uz staciju ar īpašu uzmanību, novērojot sastāvu un ar ātrumu, kas atbilst bukšu stāvoklim, bet nepārsniedzot 20 km/h;
 - 22.3.5. ja silšana neapstiprinās, izvest vilcienu no ceļa posma uz staciju atkārtotai pārbaudei ar ātrumu, nepārsniedzot 50 km/h. Ieejas pārmijas pārbraukt ar ātrumu, kas nepārsniedz 20 km/h;
 - 22.3.6. ja lokomotīves bojājums ir atklāts stacijā, to novērst nav iespējams, nav iespējams turpināt kustību, ar vilcienu dispečera starpniecību izsaukt remontsabiedrības speciālistus uz staciju;
 - 22.3.7. ja stacijā ir konstatēts vagona bojājums, kura dēļ nav iespējams turpināt kustību, tad par to informēt vilcienu dispečeru, kuram pēc konsultācijas ar vagonu saimniecības dispečeru paziņot mašīnistam turpmāko rīcības kārtību (atkabināt vagonu vai gaidīt VTAP speciālistus);
 - 22.3.8. ja tiek konstatēts, ka uzrādītā silšana nav saistīta ar bukses bojājumu, ieskaitot M62, 2M62 ass gala slīdbalstus, silšanas iemesls ir atklāts un novērsts, drīkst turpināt kustību ar noteikto ātrumu;
 - 22.3.9. speciālistam, kurš novērsis bukses silšanas cēloni, noteikt turpmāko kustības kārtību un ātrumu;

- 22.3.10.** ja bukses silšana nav atklāta (konstatēta), drīkst turpināt kustību ar noteikto ātrumu;
- 22.3.11.** par katras apskates rezultātiem (ritošās vienības inventāra numurs vai lokomotīves parka numurs un tās piederība, rādījumi apstiprinājās vai nē, veiktie pasākumi, ar bezkontakta termometru izmērītā temperatūra, mašīnista uzvārds) paziņot vilcienu dispečeram (stacijas dežurantam);

V Ritošā sastāva apskates kārtība darbiniekiem, kuri vilcienu apkalpo ceļā

- 23. Apturētā ritošā sastāva bremžu, riteņpāru un bukšu apskates kārtība**
- 23.1.** Par bukšu mezglu un bremžu iekārtu stāvokļa pareizu novērtējumu savas kompetences ietvaros ir atbildīgi speciālisti, kuri veikuši uzrādīto mezglu apskati.
- 23.2.** Ritošā sastāvā, kurā reģistrēti bojājumi, apskati veikt ne vēlāk par 20 minūtēm pēc vilciena apstāšanās. Apskati veikt mašīnistam, bet, ja bija apturēts pasažieru vilciens (izņemot MVRS) – kopīgi ar vilcienu priekšnieku (vecāko pavadoni).
- 23.3.** Konkrētas bukses sasiluma pakāpe novērtēt, salīdzinot tās korpusa temperatūru ar citām šī vagona vai blakus vagonu buksēm ar bezkontakta elektroniskā termometra palīdzību.
- 23.4.** Novērtējot bremžu sistēmas sasiluma pakāpi, mašīnistam pārbaudīt ar bezkontakta termometru ritošās vienības visu riteņu velšanās virsmas un apskatīt tās vizuāli, lai atklātu iespējamus bojājumus (izrāvumi, uzmetinājumi), kā arī sabremzētības vai detaļu vilkšanas pazīmes.
- 23.5.** Atklājot riteņa velšanās virsmas bojājumus rīkoties saskaņā ar spēkā esošo valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” rīkojumu par ritošā sastāva riteņpāru tehniskā stāvokļa kontroli.
- 23.6.** Pasažieru vilciena vagona apskatē piedalīties šī vilciena priekšniekam, bet saimniecības vilciena ritošā sastāva vienības (ceļa mašīnas, vagona) apskatē – ceļa mašīnas mašīnistam vai darbu vadītājam.
- 23.7.** Apskatot bukses mezglu, pievērst uzmanību šādām pazīmēm:
- 23.7.1.** smērvielas svaigas izmešanas pēdas uz riteņa diska, loka, rumbas;
 - 23.7.2.** bukses vāku un to stiprinājuma bojājumi (vai nav izberzumu, iespaidumu un bultskrūvju atslābuma);
 - 23.7.3.** smērvielas svaigas tecēšanas pēdas bukses apakšējā daļā (zem vāka), sakarsētas smērvielas smaka;
 - 23.7.4.** apskatīt bukses korpusu, labirinta gredzens, pārbaudīt bukses korpusa sasilums priekšējā un aizmugurējā daļa, labirinta gredzena sasilums un salīdzināt temperatūru ar citām šī vagona buksēm (izmantojot bezkontakta termometru un ar delnas ārpusi). Ja rullīšu bukses temperatūra būtiski neatšķiras no citām šī vagona buksēm, tālākā kustība ir atļauta, ievērojot 21., 22.3., 23.3. punktu prasības;
 - 23.7.5.** bukses korpusa nobīde ārpusē no labirinta gredzena (redzama spīdošā josla);
 - 23.7.6.** bukses korpusa sašķiebums, tā pagriešanās ratiņu sānsijas bukses ailē, sānsijas sašķiebums;
 - 23.7.7.** pasažieru vagona ģenerators piedziņas bojājumi (ķīļsiksnu atslābums, norāvums, skriemeļu sasilums un to stiprinājuma atslābums, reduktora korpusa sasilums gultņu izvietošanas vietās).
- 23.8.** Ņemt vērā to, ka sasiluma avots var būt arī riteņpāru velšanās virsmas, diska, bremžu kluču atlikusi silšana, karsta ūdens tecēšana no pasažieru vagona vai restorānvagona, kā arī saules starojuma nokļūšana FUES kontrollīdzekļu optiskajās sistēmās, kontrolējot atsevišķu tipu vagonus vai speciālo ritošo sastāvu (piem. platformas bez grīdām, fītingu platformas, cisternas, graudu vagonus u.c.). Tādēļ, veicot apskati meklēt siltuma avotu, jo par iemeslu FUES kontrollīdzekļu rādījumam var būt jebkuru, tuvu bukšu mezgliem un riteņiem izvietoto detaļu sasilšana.

- 23.9.** Ritošā sastāva vienību skaitīšanas kļūmes gadījumā vilcienu dispečeram paziņot mašīnistam tās ass numuru un pusi, kura ir jāapskata. Asu skaitīšanas kļūmes gadījumā vilcienu dispečeram paziņot mašīnistam ritošā sastāva pusi, kur konstatēts sasilums, šajā gadījumā mašīnistam ir apskatīt visas ass paziņotajā pusē.
- 23.10.** Ja temperatūra neatšķiras no citām šī vagona buksēm, nav konstatēts cits siltuma izstarošanas avots, analogā kārtībā apskatīt divas blakus esošās ritošā sastāva vienības uz katru pusi no FUES kontrollīdzekļu uzrādītās (t.i. pavisam pieci vagoni).
- 23.11.** Atklājot bojājumu pazīmes bremžu sistēmā (kluči piespiesti pie riteņiem, riteņu sasilšana) rīkoties saskaņā ar spēkā esošo valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” apstiprināto dzelzceļu ritošā sastāvā bremžu ekspluatācijas instrukciju.
- 23.12.** Ja bojājumi reģistrēti pasažieru vilcienā (izņemot MVRS), mašīnistam par to paziņot vilciena priekšniekam (vecākajam pavadonim) un kopīgi apskatīt bukšu mezglus, ģeneratoru piedziņas, bremžu iekārtas, kā arī pārbaudīt vagonu pārkārsušo bukšu kontroles sistēmas darbderīgumu. Atklājot bojājumus, rīkoties saskaņā ar spēkā esošo instrukciju prasībām, ievērojot konkrētus apstākļus. Balstoties uz vagonu mezglu apskates un pārbaudes rezultātiem vilciena priekšnieks (vecākais pavadonis) izlem, vai tie var braukt vilciena sastāvā, izdarīt ierakstu vilciena reisa žurnālā, parakstīties tām personām, kuras veica apskati. Par pieņemto lēmumu vilciena mašīnistam paziņot vilcienu dispečeram (stacijas dežurantam).
- 23.13.** Saņemot ziņojumu par vilces ritošā sastāva vienību bojājumiem, pārbaudi veikt personīgi mašīnists ar ierakstu vilces ritošā sastāva tehniskā stāvokļa žurnālā LU-12, norādot apskates laiku, “Trauksmes” līmeni, sekcijas, riteņpāra kārtas numuru kustības virzienā un kurā pusē, kā arī sasilšanas temperatūru. Par pārbaudes rezultātiem paziņot stacijas dežurantiem (iecirņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram).
- 23.14.** FUES kontrollīdzekļiem atkārtoti reģistrējot silšanu vienai un tai pašai ritošā sastāva vienībai mašīnistam rīkoties atbilstoši 21., 22.3., 23.3. punktu prasībām.
- 23.15.** Gadījumā, ja FUES kontrollīdzekļu atkārtots rādījums saistīts ar vagona autobremžu sistēmas bojājumiem (izņemot paliekošo silšanu), tad lokomotīves brigādei veikt bremžu stāvokļa pārbaudi bojājumu atklāšanai, veikt pasākumus vagona tālākas kustības iespējas atjaunošanai vilciena sastāvā (bremžu izslēgšana, sviru pārvada vilcējstieņu atvienošana, bremžu kluču atvirzīšana no riteņu velšanās virsmas u.c.). Ja sasiluma līmenis pārsniedz iepriekšējo rādījumu, tad nākamajā (gala) stacijā, kur ir VTAP, vagonu bremžu iekārtas pārbaudīt komisijai, piedaloties VTAP darbiniekam un mašīnistam (pārvadātāja pārstāvim), sastādot aktu.
- 23.16.** Ja FUES kontrollīdzekļi atkārtoti signalizē par vilces līdzekļa vienas un tās pašas riteņpāra bukses silšanu, slēdzienu par tālākās braukšanas iespēju pēc bukses mezglu apskates, silšanas iemesla novēršanas (ja tas bija atklāts) ir tiesīgs dot mašīnists. Par apskates rezultātiem un pieņemto lēmumu viņam izdarīt ierakstu vilces ritošā sastāva tehniskā stāvokļa žurnālā LU-12 un paziņot iecirkņa dispečeram.
- 23.17.** Kravas vagoniem izmanto arī riteņpārus ar kasešu tipa buksēm, kuras vizuāli atšķiras ar baltas krasas trafaretu “KSKF”, “KEIK” uz katras rullīšu bukses skatvāka vai bukses korpusa konstrukciju (5.pielikums).
- 23.18.** Cilindrisko rullīšu gultņu bukses ar kasešu tipa konisko gultņu buksēm ņemt vērā to, ka kasešu tipa buksēm ir augstāka darba silšanas temperatūra.*
- 23.19.** Kasešu tipa rullīšu bukses korpusa augšējā daļā darba temperatūra nedrīkst pārsniegt ārējā gaisa temperatūru par 59 °C, temperatūras noteikšanu veikt ar bezkontakta termometra palīdzību.*

* Kasešu bukses temperatūras aprēķina piemēri:

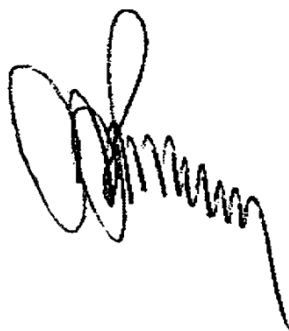
- brākēšanas temperatūru aprēķins pie ārējās gaisa temperatūras 0°C - ja izmērīta bukses korpusa temperatūra ir 56 °C , gaisa temperatūra ir 0 °C, silšanas līmenis $56-(0)=56$ °C, kas ir pieļaujams (tālākā kustība ir atļauta ar noteikto ātrumu);
- brākēšanas temperatūru aprēķins pie ārējās gaisa temperatūras vairāk par 0°C - ja izmērīta bukses korpusa temperatūra ir 84 °C , gaisa temperatūra ir 20 °C, silšanas līmenis $84-(20)=64$ °C, kas nav pieļaujams (tālākā kustība ir aizliegta);
- brākēšanas temperatūru aprēķins pie ārējās gaisa temperatūras zemāk par 0°C - ja izmērīta bukses korpusa temperatūra ir 40 °C , gaisa temperatūra ir -20 °C, bukses sasilums būs $40-(-20)=60$ °C, kas nav pieļaujams (tālākā kustība ir aizliegta).

VI Kravas lokomotīvu plānošana pēc FUES kontrollīdzekļu nostrādāšanas ceļā

24. Ja ceļā lokomotīvi ir apstādinājuši FUES kontrollīdzekļi:

- 24.1.** Gadījumi bijuši neapstiprināti (ieskaitot ass gala slīdbalstu), tad lokomotīves apskati remontsabiedrība veic lokomotīves plānveida tehniskajā apkopē vai remontā.
- 24.2.** Gadījumi bijuši apstiprināti vai atkārtoti, tad LDZ lokomotīvu dispečers lokomotīvi nosūta uz tuvāko lokomotīvu tehniskās apkopes punktu, neatkarīgi no tā darba laika, lai remontsabiedrība veiktu apskati.

Tehniskās vadības direktors

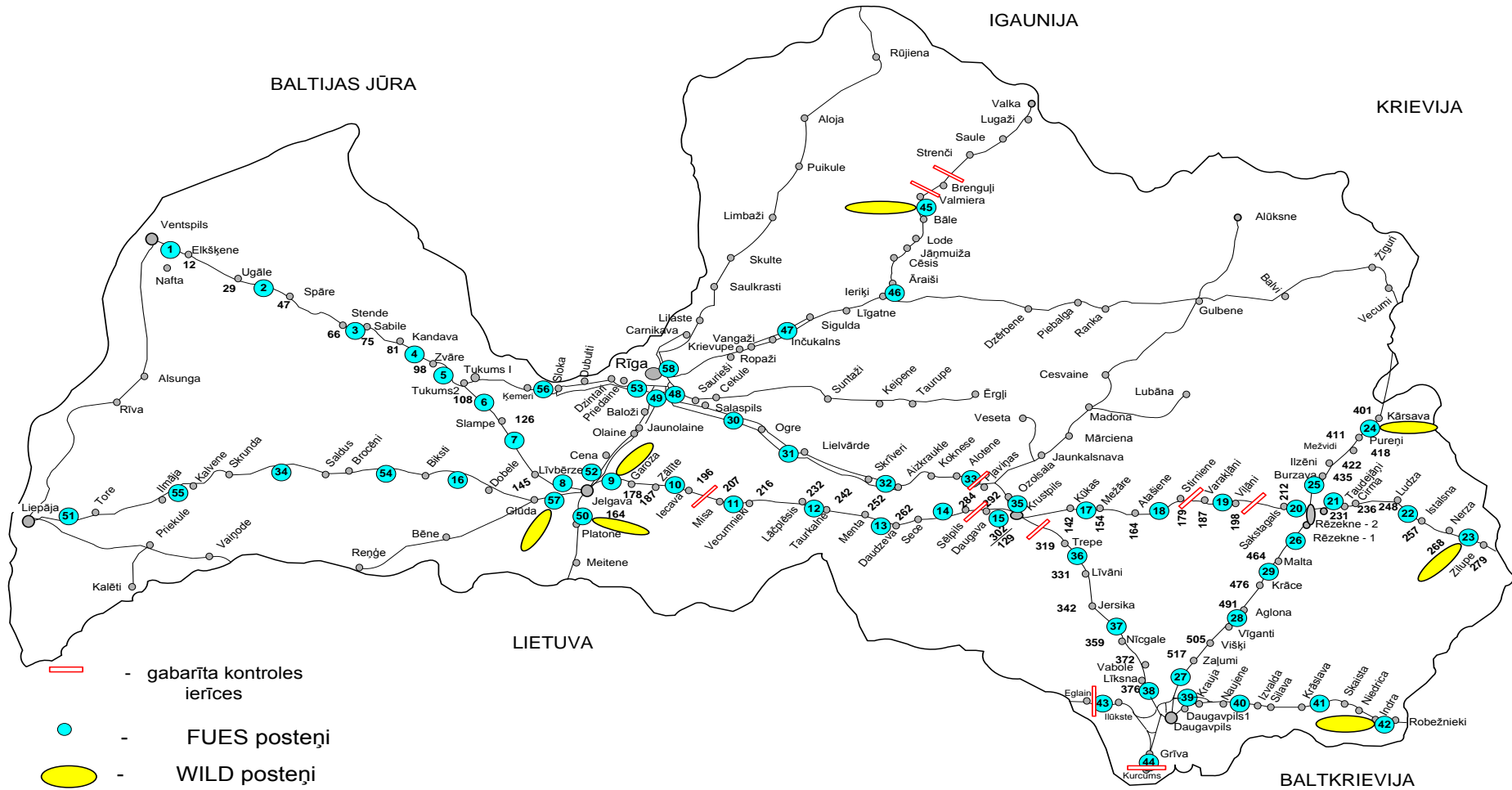


M.Jagodkins

1.pielikums

„Instrukcijai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras sliežu ceļiem”, kas apstiprināta ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” 25.01.2011. rīkojumu Nr.D-3/39-2011

**PĀRKARSUŠO BUKŠU ATKLĀŠANAS AUTOMĀTISKO IERĪČU
IZVIETOJUMA ĢEOGRĀFISKĀ SHĒMA**



Tehniskās vadības direktors

M.Jagodkins

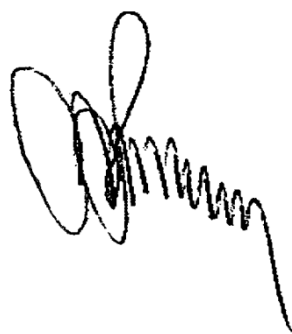
2.pielikums

„Instrukcijai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei
vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras
sliežu ceļiem”,
kas apstiprināta ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”
25.01.2011. rīkojumu Nr.D-3/39-2011

Instrumentu un rezerves daļu saraksts,
kuriem jābūt uz lokomotīves vagonu bojājumu novēršanai

Nr/pk.	Nosaukums	Skaitis
1.	Plakanknaibles	1
2.	Roratslēga (3.numurs)	1
3.	Uzgriežņu atslēga 12x14	1
4.	Uzgriežņu atslēga 17x19	1
5.	Uzgriežņu atslēga 22x24	1
6.	Cirtnis (300mm garumā)	1
7.	Metāla metramērs	1
8.	Atlaidināta stieple Ø 4mm	4 m
9.	Āmurs 0,8kg	1
10.	Gala krāns	1
11.	Gaisa maģistrāles savienošanas šļūtenes 1¼"	2
12.	Vītņu korķi ¾"	2
13.	Linu pakulas	50 gr
14.	Atvienošanas krāna rokturis	1
15.	Caursitnis	1
16.	Gredzens KU	5
17.	Noasināti koka aizbāžņi ¾"	3

Tehniskās vadības direktors



M.Jagodkins

3.pielikums

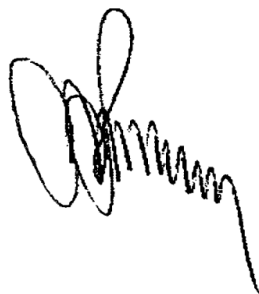
„Instrukcijai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras sliežu ceļiem”,
kas apstiprināta ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”
25.01.2011. rīkojumu Nr.D-3/39-2011

Attālumi no BPR līdz staciju asīm

	Poste na Nr.	VIRZIENS	Attālums līdz stacijai	VIRZIENS	Attālums līdz stacijai
1	001	Elkšķene - Ventspils II	2,6	Ventspils II - Elkšķene	2,5
2	002	Spāre - Usma	2,8	Usma - Spāre	2,3
3	003	Sabile - Stende	2,9	Stende - Sabile	2,2
4	004	Zvāre - Kandava	6,2	Kandava - Zvāre	3,0
5	005	Tukums - Zvāre	5,4	Zvāre - Tukums	2,7
6	006	Slampe - Tukums	2,2	Tukums - Slampe	11,9
7	007	Līvberze - Slampe	3,5	Slampe - Līvberze	13,4
8	008	Jelgava - Līvberze	10,7	Līvberze - Jelgava	6,2
9	009	Garoza - Jelgava	3,7	Jelgava - Garoza	7,8
10	010	Iecava - Zālīte	3,1	Zālīte - Iecava	3,8
11	011	Vecumnieki - Misa	4,3	Misa - Vecumnieki	2,6
12	012	Taurkalne - Lāčplēsis	2,8	Lāčplēsis - Taurkalne	2,5
13	013	Daudzeva - Menta	3,0	Menta - Daudzeva	2,5
14	014	Sēlpils - Sece	6,4	Sece - Sēlpils	6,7
15	016	Dobeles - Biksti	7,0	Biksti - Dobeles	11,6
16	034	Saldus - Skrunda	9,1	Skrunda - Saldus	17,6
17	050	Jelgava - Meitene	17,6	Meitene - Jelgava	6,4
18	051	Tore - Liepāja	6,0	Liepāja - Tore	7,4
19	052	Cena - Jelgava	4,4	Jelgava - Cena	2,8
20	054	Biksti - Brocēni	6,4	Brocēni - Biksti	17,2
21	055	Kalvene - Ilmāja	3,4	Ilmāja - Kalvene	4,5
22	057			Glūda - Jelgava	6,0
23	015	Krustpils - Daugava	5,7	Daugava - Krustpils	2,8
24	017	Mežāre - Kūkas	2,1	Kūkas - Mežāre	6,9
25	018	Stirniene - Atašiene	9,3	Atašiene - Stirniene	2,9
26	019	Viļāni - Varakļāni	3,4	Varakļāni - Viļāni	4,2
27	020	Rēzekne - Sakstagals	6,0	Sakstagals - Rēzekne	3,3
28	021	Cirma - Rēzekne	4,5	Rēzekne - Cirma	5,1
29	022	Istalsna - Ludza	2,3	Ludza - Istalsna	3,1
30	023	Zilupe - Nerza	2,1	Nerza - Zilupe	5,7
31	024	Kārsava - Pureņi	3,1	Pureņi - Kārsava	3,0
32	025	Burzava - Rēzekne	7,2	Rēzekne - Burzava	0,8
33	026	Rēzekne 1 - Pūpoli	4,4	Pūpoli - Rēzekne 1	5,4
34	027	Zaļumi - Daugavpils	5,7	Daugavpils - Zaļumi	3,6
35	028	Aglona - Vīganti	3,2	Vīganti - Aglona	2,2
36	029	Malta - Krāce	2,9	Krāce - Malta	6,5
37	035	Krustpils - Ozolsala	1,9	Ozolsala - Krustpils	2,8
38	033	Pļaviņas - Alotene	2,3	Alotene - Pļaviņas	4,5
39	036	Līvāni - Trepe	4,8	Trepe - Līvāni	4,3
40	037	Sergunta - Jersika	3,7	Jersika - Sergunta	3,3
41	038	Daugavpils šķ. - Līksna	2,5	Līksna - Daugavpils šķ.	9,6
42	039	Naujene - Daugavpils šķ.	6,3	Daugavpils šķ. - Naujene	8,9
43	040	Izvalda - Naujene	3,9	Naujene - Izvalda	5,3

44	041	Skaista - Krāslava	4,6	Krāslava - Skaista	4,5
45	042	Bigosova - Indra	3,0	Indra - Bigosova	8,2
46	043	Ilūkste - Eglaine	2,3	Eglaine - Ilūkste	2,0
47	044	Grīva - Kurcums	3,8	Kurcums - Grīva	4,0
48	048	Salaspils - Šķirotava	3,4	Šķirotava - Salaspils	3,8
49	030	Ogre - Salaspils	10,8	Salaspils - Ogre	2,6
50	031	Lielvārde - Ogre	10,5	Ogre - Lielvārde	3,7
51	032	Aizkraukle - Skrīveri	3,1	Skrīveri - Aizkraukle	3,4
52	049	Torņakalns - Olaine	13,6	Olaine - Torņakalns	2,8
53	045	Valmiera - Bāle	2,1	Bāle - Valmiera	2,6
54	046	Āraiši - Ieriķi	2,7	Ieriķi - Āraiši	4,8
55	047	Sigulda - Inčukalns	1,5	Inčukalns - Sigulda	8,7
56	053	Zasulauks - Priedaine Tukums 2	1,8 52,5	Priedaine - Zasulauks Torņakalns	6,3 9,8
57	056	Sloka - Ķemeri Sloka - Tukums 2	1,9 25,6	Ķemeri - Sloka Ķemeri - Torņakalns	4,2 36,4
58	058			Zemitāni - Jāņavārti Zemitāni - Šķirotava A	3,5 6,7

Tehniskās vadības direktors



M.Jagodkins

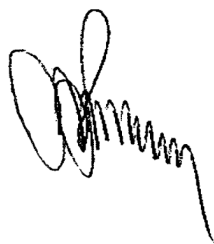
4.pielikums

„Instrukcijai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei
vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras
sliedžu ceļiem”,
kas apstiprināta ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”
25.01.2011. rīkojumu Nr.D-3/39-2011

FUES kontrolposteņu un BPR ordinātas						
TD	Nr. p.k.	Posteņa Nr.	Posteņa nosaukums	BPR-N ordinātas	Kontrolposteņa ordinātas	BPR-P ordinātas
TDR-3	1	001	Ventspils - Elkšķene	7km+562	8km+646	9km+845
	2	002	Usma - Spāre	41km+661	42km+827	43km+937
	3	003	Stende - Sabile	68km+299	69km+480	70km+550
	4	004	Kandava - Zvāre	91km+400	92km+577	94km+105
	5	005	Zvāre - Tukums	103km+227	104km+435	105km+594
	6	006	Tukums - Slampe	110km+504	112km+579	113km+801
	7	007	Slampe - Līvberze	129km+147	130km+255	131km+355
	8	008	Līvberze - Jelgava	155km+536	156km+755	157km+944
	9	009	Jelgava - Garoza	167km+850	168km+990	170km+102
	10	010	Zāļīte - Iecava	189km+500	190km+716	191km+963
	11	011	Mīsa - Vecumnieki	210km+763	211km+855	212km+955
	12	012	Lāčplēsis - Taurkalne	234km+505	236km+688	237km+916
	13	013	Menta - Daudzeva	254km+500	256km+497	258km+394
	14	014	Secē-Sēlpils	275km+100	276km+299	277km+550
	15	016	Biksti-Dobele	86km+140	84km+922	83km+700
	16	034	Skrunda-Saldus	145km+470	144km+254	143km+000
	17	050	Meitene - Jelgava	51km+525	50km+277	48km+990
	18	051	Liepāja-Tore	216km+550	215km+339	214km+130
	19	052	Jelgava-Cena	38km+550	37km+330	35km+921
	20	054	Brocēni- Biksti	112km+800	111km+541	110km+330
	21	055	Ilmāja-Kalvene	183km+900	182km+675	181km+350
	22	057	Glūda - Jelgava	-	50km+252	49km+000
TDR-2	23	015	Daugava-Krustpils	296km+708	297km+928	299km+152
	24	017	Kūkas-Mežāre	144km+575	146km+024	147km+522
	25	018	Atašiene-Stirniene	173km+450	175km+092	176km+734
	26	019	Varakļāni-Viļāni	191km+204	192km+653	194km+120
	27	020	Sakstagals-Rēzekne	218km+000	219km+430	221km+088
	28	021	Rēzekne - Cirma	228km+912	230km+078	231km+271
	29	022	Ludza - Istalsna	250km+620	253km+190	254km+670

	30	023	Nerza - Zilupe	271km+410	272km+729	274km+030
	31	024	Pureņi - Kārsava	407km+005	405km+334	403km+947
	32	025	Rēzekne-Burzava	438km+148	436km+578	435km+570
	33	026	Pūpoli-Rēzekne	452km+403	451km+170	449km+980
	34	027	Daugavpils-Zaļumi	522km+856	521km+750	520km+560
	35	028	Vīganti-Aglona	495km+065	493km+657	492km+525
	36	029	Krāce - Malta	472km+900	471km+635	470km+300
	37	035	Ozolsala - Krustpils	123km+000	124km+248	126km+330
	38	033	Alotene - Pļaviņas	105km+000	106km+369	107km+764
	39	036	Trepe - Līvāni	323km+510	325km+008	326km+510
	40	037	Jersika - Sergunta	345km+450	346km+697	347km+920
	41	038	Līksna-Daugavpils	378km+035	379km+503	381km+010
	42	039	Km524-Km401	14km+649	15km+891	17km+162
	43	040	Naujene-Izvalda	411km+430	412km+735	414km+115
	44	041	Krāslava-Skaista	437km+129	438km+493	439km+820
	45	042	Indra-Bigosova	462km+320	463km+538	464km+850
	46	043	Eglaine - Ilūkste	175km+645	176km+700	177km+785
	47	044	Kurcums - Grīva	542km+570	541km+260	539km+970
TDR-1	48	048	Šķirotava-Salaspils	11km+441	13km+233	14km+520
	49	030	Salaspils-Ogre	29km+090	30km+440	31km+841
	50	031	Ogre-Lielvārde	45km+001	46km+301	47km+790
	51	032	Skrīveri - Aizkraukle	75km+875	77km+165	79km+180
	52	049	Olaine - Rīga	8km+374	7km+094	5km+478
	53	045	Bāle - Valmiera	115km+666	116km+948	118km+252
	54	046	Ieriķi - Āraiši	76km+507	77km+852	79km+190
	55	047	Inčukalns - Sigulda	42km+073	43km+124	44km+440
	56	053	Priedaine - Zaslauks	12km+520	11km+320	9km+789
	57	056	Ķemeri - Sloka	39km+011	37km+696	36km+390
	58	058	Zemitāni - Šķirotava	3km+346	1km+969	-

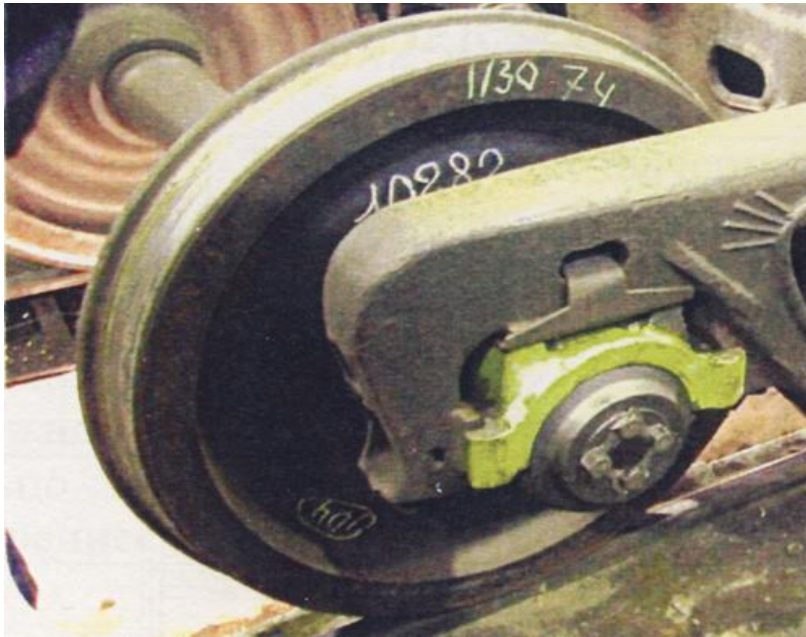
Tehniskās vadības direktors



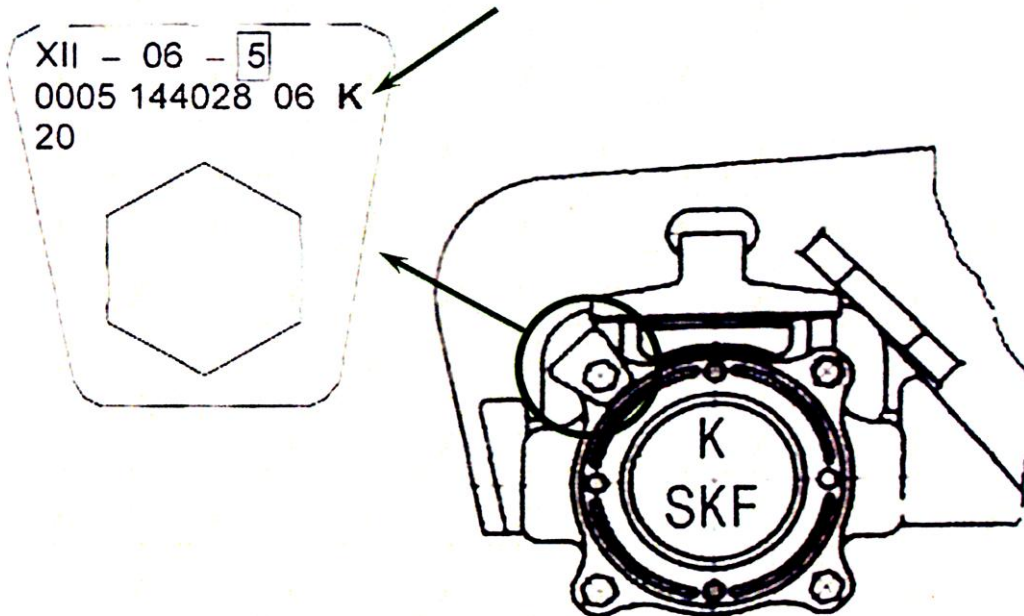
M.Jagodkins

5.pielikums
„Instrukcijai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei
vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras
sliežu ceļiem”,
kas apstiprināta ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”
25.01.2011. rīkojumu Nr.D-3/39-2011

Kravas vagona ritenpāri ar kasešu buksēm
I. variants



II. variants



Tehniskās vadības direktors

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Jagodkins'.

M.Jagodkins