



RĪKOJUMS

Rīgā

11.10.2011.

Nr. D-3/554-2011

Par „Rīcības kārtības, atklājot riteņpāru bojājumus ekspluatācijā” apstiprināšanu

1. Apstiprināt „Rīcības kārtību, atklājot riteņpāru bojājumus ekspluatācijā”, pielikumā uz 10 lpp.

2. Noteikt, ka rīkojuma 1. punktā minētā kārtība stājas spēkā ar 2011. gada 10. oktobri.

3. Tehniskās vadības direktoram, Ekspluatācijas iecirkņu, Ceļu distances vadītājiem nodrošināt:

3.1. iesaistīto darbinieku iepazīstināšanu ar rīkojumu un „Rīcības kārtību, atklājot riteņpāru bojājumus ekspluatācijā”, un nodrošināt tās prasību izpildi;

3.2. līdz 05.10.2011. Tehniskās vadības direktoram ar savu rīkojumu noteikt VAS "Latvijas dzelzceļš" ceļa iecirkņu sarakstu, kuros uz 01.01.2011.g. caurlaista lielāka tonnāža nekā noteikts normatīvos, kā arī, kur ir R43 tipa sliedes. Saraksta aktualizēšanu veikt ne retāk kā vienu reizi gadā.

4. Atbilstoši Dzelzceļa likuma 5.panta 2.¹ daļas, Ministru kabineta 03.08.2010. noteikumu Nr.724 „Dzelzceļa Tehniskās ekspluatācijas noteikumi” 408., 409. punktu prasībām, kā arī noslēgtajiem līgumiem par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, „Rīcības kārtību, atklājot riteņpāru bojājumus ekspluatācijā” ievērot visām komercsabiedrībām, kuras veic pārvaldījumus pa publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, kuras pārvaldītājs ir VAS „Latvijas dzelzceļš”.

5 Ar rīkojuma stāšanos spēkā atzīt par spēku zaudējušu 29.02.2008. rīkojumu Nr. D-3/126 „Par ritošā sastāva riteņpāru tehniskā stāvokļa kontroli”.

6. Tehniskās inspekcijas Galvenajam tehniskajam inspektoram D. Zvaneram kontrolēt rīkojuma izpildi.

Prezidents

U.Magonis

Nosūtīts: DK, DC, DKR, C,T, I, CD, TD, visiem EK, LEN, LENC, EIV, VTAP, CDN, TDR, RSS, K, INF, A/S “Pasažieru vilciens”, A/S “Baltijas Ekspresis”, A/S “Baltijas Tranzīta Serviss”, SIA „L - Ekspresis”.

Pielikums

11. 10. 2011. rīkojuma Nr. 9-3/554-2011

„Rīcības kārtība, atklājot riteņpāru bojājumus ekspluatācijā”

I Termini un vispārīgie noteikumi

1. **TEN** – Latvijas Republikas Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumi Nr.724 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi”.
2. **VTAP** – Vagonu tehniskās apkopes punkts.
3. **Izrāvums** (šļūce) - riteņa velšanās virsmas lokāls nodilums (plakana vieta).
 - 3.1. Izrāvums rodas, riteņpārim slīdot pa sliedi. Vilcienam braucot, starp slīdošo riteņpāri un sliedi rodas dzirksteles, dzirdama svilpjoša vai šņirkstoša skaņa. Izrāvumi mēdz būt uz abiem riteņiem (slīdot abiem iekļēta riteņpāra riteņiem) vai uz viena riteņa (slīdot vienam ritenim, kad nolaižot vagonu no šķirošanas uzkalna, tas tiek bremszēts, zem riteņpāra paliekot bremzes kurpi – („uzkalna”izrāvums).
 - 3.2. Izrāvuma dziļums tiek noteikts ar absolūto šablonu vai ar biezummēru, nosakot mērījumu starpību starp riteņa velšanās virsmas vienmērīgā nodiluma lielumu (izrāvuma neskartajā daļā) un riteņa velšanās virsmas nodiluma lielumu izrāvuma vidējā daļā.
 - 3.3. Jaizrāvums atklāts ceļā, tad mašīnistam jāizmēra izrāvuma garums un, izmantojot 1.tabulu, jānosaka tam atbilstošais izrāvuma dziļums. Izrāvums var būt aizvelmēts ar neskaidri izteiktām malām, tādēļ vēlams izmantot lineālu ne īsāku par 200 mm, kas jānovieto ar šķautni uz izrāvuma. Attālums starp lineāla un riteņa saskarsmes punktiem ir izrāvuma garums.

1.tabula

| Izrāvuma dziļums, mm | Riteņa diametrs (mm) un attiecīgais izrāvuma garums (mm) | | | | |
|----------------------|--|------|------|-----|-----|
| | 1250 | 1220 | 1050 | 950 | 860 |
| 1,0 | 71 | 70 | 65 | 60 | 59 |
| 2,0 | 100 | 98 | 92 | 85 | 83 |
| 4,0 | 171 | 139 | 129 | 120 | 117 |
| 6,0 | 173 | 170 | 158 | 150 | 143 |
| 12,0 | 244 | 240 | 223 | 210 | 202 |

3.4. Uz riteņpāra velšanās virsmas var būt virkne izrāvumu, kas pārklāj viens otru. Šajā gadījumā, nosakot izrāvuma lielumu un tam atbilstošus kustības nosacījumus, nedrīkst summēt visu izrāvumu garumus, bet jānosaka dziļums visgārākajam izrāvumam.

3.5. Ja izrāvuma vietā ir izdrupums, tad nedrīkst šī izdrupuma dziļumu pieskaitīt pie izrāvuma dziļuma. Tādi paši nosacījumi ir gadījumā, ja izrāvuma mala pārklāj izdrupumu. Šajos gadījumos abu bojājumu izmērus nepieciešams noteikt atsevišķi.

3.6. Vilcienu kustības ātrums pa ceļa iecirkņiem, ja pa tiem braucis vilciens ar ritošā sastāva vienību, kuras riteņpārim ir atklāts dziļāks par 2 mm izrāvums, norādīts 2.tabula.

2. tabula

| Izrāvuma lielums, mm | Sliežu tips | Gaisa temperatūra, °C | Vilcienu kustības ātrums, km/h | |
|----------------------|----------------------------|----------------------------|--|--|
| | | | Sliedēm, kurām nav virsnormatīvās caurlaistās tonnāžas | Sliedēm, kurām ir virsnormatīvā caurlaistā tonnāža |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2,1 – 3,0; | R43 | Neatkarīgi no temperatūras | 0 | 0 |
| | R50, R65, UIC60 | | 40 | 15 |
| 3,1 – 4,0; | R43 | Neatkarīgi no temperatūras | 0 | 0 |
| | R50 | - 9 un augstāka | 40 | 0 |
| | | -10 un zemāka | 15 | 0 |
| R65, UIC60 | Neatkarīgi no temperatūras | 40 | 15 | |
| 4,1 – 5,0; | R43, R50 | Neatkarīgi no temperatūras | 0 | 0 |
| | R65, UIC60 | | 15 | 0 |
| 5,1 un lielāks | R43, R50, R65, UIC60 | Neatkarīgi no temperatūras | 0 | 0 |

3.7. Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" ceļa iecirkņu saraksts, kuros uz 01.01.2011.g. caurlaista lielāka tonnāža nekā noteikts normatīvos, kā arī, kur ir R43 tipa sliedes, ir noteikts ar Tehniskās vadības direktora rīkojumu.

4. Velšanās virsmas nevienmērīgs nodilums - mērījumu starpība starp kravās vagona riteņa velšanās virsmas vienmērīgā nodiluma lielumu un izdiluma lielumu vizuāli redzamās atkāpes no apaļuma (vietējā paplašinājuma, saspieduma), kura malas nav skaidri izteiktas, vietā.

4.1. Šis nodilums veidojas, nevienmērīgi nodilstot riteņa velšanās virsmai uz tās esošo vietējo defektu (aizvelmēts izrāvums, izdrupums) attīstības un metāla nevienmērīguma dēļ.

4.2. Riteņu velšanās virsmas nevienmērīga nodiluma mērīšanu veic ar absolūto šablonu, nosakot mērījumu starpību starp riteņa velšanās virsmas vienmērīgā nodiluma lielumu (izmērītu līdz 500 mm attālumā no defekta) un riteņa velšanās virsmas nodiluma lielumu defekta maksimālā izdiluma vietā.

4.3. Ir aizliegts ekspluatēt riteņpārus ar nevienmērīgu nodilumu, kas ir lielāks par 2 mm, ja to atklāj, veicot vagona tehnisko apkopi VTAP.

5. Izdrupums – metāla izdrupšanas rezultātā izveidojies padziļinājums ar nelīdzienām malām riteņa velšanās virsmā.

5.1. Izdrupumi veidojas termomehānisko bojājumu (izrāvumu, uzmetinājumu) vietās, kā arī termisko plaisu un metāla noguruma plaisu vietās.

5.2. Izdrupuma dziļuma mērīšanu veic ar absolūto šablonu vai ar biežummēru, nosakot mērījumu starpību starp riteņa velšanās virsmas vienmērīgo nodilumu blakus defektam un riteņa velšanās virsmas izdrupšanas dziļumu, mērītu izdrupuma visdziļākajā vietā.

5.3. Ja izdrupums atklāts ceļā un mašīnistam nav nepieciešamo instrumentu, aptuvenu izdrupuma dziļumu nosaka, ievietojot izdrupuma visdziļākajā vietā kādu palīglīdzekli (stiepli, naglu u.tml) un atzīmējot uz tā riteņa velšanās virsmas līmeni. Attālums no palīglīdzekļa smailes līdz atzīmei ir izdrupuma dziļums.

5.4. Dziļāki par 1 mm izdrupumi brāķējami arī atkarībā no to garuma. Ja izdrupuma garums vienāds vai pārsniedz 1. tabulā izrāvumam noteiktos garuma parametrus, kustības nosacījumi ir tādi paši kā izrāvuma gadījumā.

5.5. Ja viens aiz otra seko vairāki izdrupumi, starp kuriem riteņa velšanās virsma nav bojāta, tos nedrīkst summēt. Šajā gadījumā riteņpāri brāķē atbilstoši garākā izdrupuma lielumam.

6. Uzmetinājums – pārkarsēta metāla slāņa nobīde un slāņveida uzkausējumi uz riteņa velšanās virsmas.

6.1. Uzmetinājums rodas ritošajam sastāvam ilgstoši braucot ar piespiestiem bremžu klučiem. Starp riteņiem un bremžu klučiem rodas dūmi, sākas ritošā sastāva ratiņu stipra vibrācija.

6.2. Uzmetinājuma augstumu mēra ar absolūto šablonu vai biežummēru, nosakot mērījumu starpību starp uzmetinājuma visaugstāko punktu un riteņa velšanās virsmas vienmērīgā nodiluma izmēru blakus uzmetinājumam.

6.3. Ja uzmetinājums atklāts ceļā un mašīnistam nav nepieciešamo instrumentu, aptuvenu uzmetinājuma lielumu nosaka pie visaugstākā uzmetinājuma punkta, pieliekot kādu priekšmetu ar taisnu skaldni tā, lai skaldne būtu paralēla riteņa velšanās virsmas profilam, un ar lineālu izmērot attālumu starp velšanās virsmu un priekšmeta skaldni. Vēlams izmantot lineālu, kuram skalas iedaļas sākas tieši lineāla galā.

6.4. Tālākās kustības nosacījumi uzmetinājumam ir tādi paši kā analoga izmēra izrāvuma gadījumā.

7. Bandāžas nobīde – riteņpāra bandāžas pagriešanās uz centra. Bandāžas pagriešanās pazīme ir, ja kontrolzīme uz riteņpāra centra nav vienā līnijā ar kontrolzīmi uz bandāžas.

8. Dobums – metalurģisks defekts, parasti gaisa burbuļa ieslēgums metālā, kas radies metāla liešanas laikā.

9. Iespiedums velšanās lokā – defekts, kas radies, ar velšanās loku uzbraucot cietam priekšmetam.

10. Iespiedums uzmalas virsotnē – defekts, kas radies, uzmalai uzbraucot cietam priekšmetam.

II Dzelzceļa speciālista rīcība, ja garāmejošā vilcienā ir atklāti riteņpāru bojājumi

11. Nekavējoties rāda vilciena mašīnistam apstāšanās signālu.

12. Nosaka, kādā vilciena daļā (galvas, vidus vai astes) atrodas ritošā sastāva vienība ar bojāto riteņpāri, ja iespējams, nosaka ritošā sastāva vienības kārtas numuru vilcienā, vai šīs vienības numura trīs pēdējos ciparus.

13. Pēc vilciena apstāšanās paziņo mašīnistam par bojātās ritošā sastāva vienības atrašanās vietu vilcienā.

14. Ja vilciena mašīnists nereaģē uz padoto apstāšanās signālu, izmantojot jebkuru sakaru veidu, paziņo vilcienam dispečeram (stacijas, pārbrauktuves, "Drošības posteņa" dežurāntam) par vilciena apturēšanas nepieciešamību.

III Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) rīcība, saņemot informāciju par riteņpāru bojājumiem vilcienā

15. Laideni aptur vilcienu.

16. Pa radiosakariem ziņo par vilciena apturēšanu posmā:

17.1. iepakaļ braucošo vilcienu mašīnistiem (ar automātisko bloķēšanu aprīkotos posmos): "Uzmanību, uzmanību, uzmanību! Nepāra (pāra) vilcienu mašīnistiem. Es, vilciena Nr. _____ mašīnists _____ (uzvārds), pēc "Drošības posteņa" darbinieka (ceļu saimniecības darbinieka, pārbrauktuves dežuranta, utt.) signāla (paziņojuma) saņemšanas par riteņpāru bojājumu vilcienā, apturēju vilcienu _____ kilometra _____ piketā. Atkārtoju, vilciens Nr. _____ apturēts posma _____ kilometra _____ piketā";

17.2. tuvākās stacijas dežurantam vai vilcienu dispečeram: "Vilcienu dispečer (_____ stacijas dežurants)! Es, vilciena Nr. _____ mašīnists _____ (uzvārds), pēc "Drošības posteņa" darbinieka (ceļu saimniecības darbinieka, pārbrauktuves dežuranta, utt.) signāla (paziņojuma) saņemšanas par riteņpāru bojājumu vilcienā, apturēju vilcienu _____ kilometra _____ piketā".

18. Pēc saņemtās informācijas par riteņpāru bojājumiem nosūta mašīnista palīgu apskatīt norādīto ritošā sastāva vienību no abām pusēm. Riteņpāriem jāapskata visa velšanās virsma, nepieciešamības gadījumā pavelkot sastāvu. Ja nav precīzas informācijas par bojātā riteņpāra atrašanās vietu, lai to noteiktu, mašīnists vada vilcienu ar ātrumu 5 – 10 km/h, bet sliežu ceļa nomalē stāvošais mašīnista palīgs apskata sastāvu. Ja nepieciešams, šāda apskate tiek veikta arī no vilciena otras puses. Gadījumā, ja vilciens tika apturēts vietā, kur tā apskatei nelabvēlīgs ceļa profils, atļauts vilcienu vadīt ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h līdz tuvākajam iecirknim ar labvēlīgu ceļa profilu, vai līdz stacijai, ja attālums līdz tai nepārsniedz 2 kilometrus.

19. Pēc bojātā riteņpāra atrašanās vietas noteikšanas personīgi nosaka riteņpāra bojājumu raksturu un lielumu.

20. Ziņo vilcienu dispečeram (stacijas dežurantam) par bojātā riteņpāra atrašanās vietu, bojājuma raksturu un lielumu: "Vilcienu dispečer (_____ stacijas dežurants)! Es, vilciena Nr. _____ mašīnists _____ (uzvārds), pēc vilciena apskates posma _____ kilometra _____ piketā vagona Nr. _____ riteņpārim labajā (kreisajā) pusē atklāju _____ mm lielu izrāvumu, uzmetinājumu, izdrupumu)." Turpmāk mašīnists rīkojas pēc vilciena dispečera (stacijas dežuranta) norādījumiem.

21. Ja nedarbojas radiosakari, vada vilcienu līdz tuvākai stacijai ar ātrumu, kas nepārsniedz TEN 11. pielikumā noteikto.

22. Vilcienam pienākot stacijā, mašīnists ziņo stacijas dežurantam (iecirķos ar dispečercentralizāciju - vilcienu dispečeram) par apstāšanos posmā, tās iemesliem un atklātajiem bojājumiem.

23. Ja vilcienu apskatot posmā riteņpāru defekti netika atklāti, vada vilcienu ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h līdz tuvākajai stacijai, kur atkārtoti veic vilciena apskati. Pirms uzsāk braukt, ziņo vilcienu dispečeram (stacijas dežurantam): "Vilcienu dispečer (_____ stacijas dežurants)! Es, vilciena Nr. _____ mašīnists _____ (uzvārds), pēc vilciena apskates posma _____ kilometra _____ piketā riteņpāru bojājumus vilcienā neatklāju. Tā kā bija saņemta informācija par riteņpāru bojājumu, braucu līdz _____ stacijai ar ātrumu, ne lielāku par 20 km/h".

24. Pēc vilciena apturēšanas stacijā mašīnists:

24.1. ziņo par vilciena apturēšanas iemesliem stacijas dežurantam (ja apstāšanās signālu ir padevis cits dzelzceļa speciālists);

24.2. noteiktā kārtībā veic vilciena riteņpāru atkārtoto apskati, par apskates rezultātiem ziņo stacijas dežurantam.

IV Stacijas dežuranta rīcība, ja no vilciena mašīnista, kravas vilcienu konduktora, darbu vadītāja vai vagonu apskatītāja saņemta informācija, par to ka vilcienā atklāts riteņpāris ar lielāku par pieļautajām normām izrāvumu, uzmetinājumu, izdrupumu

25. Nekavējoties ziņo par to vilcienu dispečeram.
26. Kopīgi ar vilcienu dispečeru veic pasākumus, lai vilcienu izvestu no posma uz staciju.
27. Ieraksta par atklāto bojājumu un veiktajiem pasākumiem "Ceļu, pārmiju, SCB, sakaru un kontakttīkla apskates žurnālā" (TEN 9. pielikuma veidlapa).
28. Ja izrāvuma dziļums vai uzmetinājuma augstums pārsniedz 2 mm, jeb izdrupums pēc garuma pārsniedz 1.tabulas attiecīgo izrāvuma garuma lielumu, nekavējoties dara zināmu Ceļu distances nodaļas darbiniekam (ceļa meistaram, viņa prombūtnes laikā – ceļa brigadierim) par nepieciešamību veikt sliežu un pārmiju apskati iecirknī, kurā braucis vilciens.
29. Ja vilcienu dispečera sakari nedarbojas, veic nepieciešamos pasākumus, lai organizētu vilcienu kustību saskaņā ar šīs kārtības 33.p.
30. Organizē vagona, kuram bojāts riteņpāris, atkabināšanu no vilciena.

V Vilcienu dispečera rīcība, ja no mašīnista, stacijas dežuranta vai cita dzelzceļa speciālista saņemta informācija par to, ka vilcienā atklāts riteņpāris ar lielāko par pieļautajām normām izrāvumu, uzmetinājumu, izdrupumu

31. Ieraksta saņemto informāciju Vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā, norādot tajā izrāvuma, (uzmetinājuma, izdrupuma) lielumu, informācijas saņemšanas laiku un datumu, darbinieka, kas sniedzis informāciju, amatu un uzvārdu.
32. Ievērojot TEN 11. pielikuma prasības, veic pasākumus, lai vilcienu, kuram ir bojāts riteņpāris, izvestu no posma uz staciju.
33. Ja izrāvuma, uzmetinājuma vai izdrupuma lielums pārsniedz šīs kārtības 28.p. norādīto izmēru:
 - 33.1. pārtrauc vilcienu kustību pēdēja starpstaciju ceļa posmā, kurā braucis vilciens ar bojāto riteņpāri un nekavējoties paziņo par to attiecīgās Ceļu distances nodaļas dežurantam, kurš savukārt nodod šo informāciju Ceļu distances nodaļas vadītājam vai viņa vietniekam;
 - 33.2. pamatojoties uz Ceļu distances nodaļas vadītāja vai tā vietnieka lēmumu, nosaka vilciena kustības kārtību līdz ceļa apskates pabeigšanai un reģistrē to Vilcienu dispečera rīkojumu žurnālā;
 - 33.3. veic pasākumus, lai iespējams ātrāk uz apskates vietu nogādātu ceļu distances darbiniekus;
34. Pēc ziņojuma saņemšanas no Ceļu distances nodaļas vadītāja vai viņa vietnieka par apskates pabeigšanu un tās rezultātiem izdara ierakstu Vilcienu

dispečera rīkojumu žurnālā. Ar rīkojumu nosaka turpmāko vilcienu kustības kārtību iecirknī.

VI Ceļu distances nodaļas vadītāja vai tā vietnieka rīcība, ja no vilcienu dispečera (stacijas dežuranta) saņemts ziņojums, ka pa ceļa iecirkni ir braucis vilciens, kurā atklāts riteņpāris ar izrāvumu, uzmetinājumu vai izdrupumu, kas ir lielāks par šīs kārtības 28.p. norādīto izmēru

35. Saskaņā ar šīs kārtības prasībām, vietējiem apstākļiem, pieņem lēmumu par vilcienu kustības ātrumu pēdējā posmā līdz tā apskates pabeigšanai, un paziņo par to vilcienu dispečeram.
36. Nodrošina sliežu ceļa nekavējošu apskati pēdējā ceļa posmā, ja nepieciešams - bojāto sliežu un pārmiju metāla daļu ātrāku nomaiņu, ārpuskārtas sliežu pārbaudi ar defektoskopa ierīcēm.
37. Pēc apskates rezultātiem, ņemot vērā sliežu ceļa virsbūves tehnisko raksturojumu un sliežu ķēžu darbu pēdējā ceļa posmā, pieņem lēmumu par iepriekšēja ceļa posma apskates un pārbaudes ar defektoskopa ierīcēm nepieciešamību. Gadījumā, ja sliedēs vai sliežu ķēdēs pēdējā ceļa posmā atklāti bojājumi, iepriekšēja ceļa posma pārbaude ir obligāta.
38. Pēc apskates pabeigšanas nekavējoties paziņo vilcienu dispečeram par tās rezultātiem un pieļaujamo vilcienu kustības ātrumu.

VII Ceļa meistara rīcība pēc informācijas saņemšanas, ka pa ceļa posmu ir braucis vilciens, kurā atklāts riteņpāris ar izrāvumu, uzmetinājumu vai izdrupumu, lielāku par pieļaujamām normām

39. Nekavējoties organizē pēdējā starpstaciju ceļa posma sliežu un pārmiju, pa kurām braucis vilciens ar bojāto riteņpāri, apskati.
40. Ja tiek atklātas bojātas sliedes vai pārmijas, nosaka to bojājuma pakāpi un vilcienu kustības ātrumu pa tām.
41. Pēc apskates pabeigšanas nekavējoties ziņo Ceļu distances nodaļas vadītājam vai viņa vietniekam par tās rezultātiem. Pēc Ceļu distances vadītāja vai viņa vietnieka rīkojuma izdara ierakstu "Ceļu, pārmiju, SCB, sakaru un kontakttīkla apskates žurnālā" (TEN 9. pielikuma veidlapa) tuvākajā stacijā (izņemot iecirkņus ar dispečercentralizāciju).

VIII Vagonu apskatītāja remontētāja rīcība, tehniskās apkopes laikā atklājot riteņpāri ar izrāvumu, uzmetinājumu vai izdrupumu, kas ir lielāks par šīs kārtības 28.p. norādīto izmēru, stacijās, kur saskaņā ar tehnoloģisko procesu notiek vilcienu tehniskā apkope

42. Par atklāto bojājumu nekavējoties ziņo VTAP operatoram, kurš savukārt nodod informāciju stacijas dežurantam. Izsniedz stacijas dežurantam paziņojumu VU-23 vagona atkabināšanai kārtēja atkabes remontā, uzrādot bojājuma lielumu un atrašanās vietu.
43. Ar krītu uz riteņa loka ārējās virsmas atzīmē bojājuma vietu un uz vagona virsbūves uzraksta, ka riteņpārim ir izrāvums (uzmetinājums, izdrupums).

IX Rīcības kārtība, konstatējot vilces ritošā sastāva (VRS) un motorvagonu ritošā sastāva (MVRS) riteņpāru bojājumus

44. Izdrupumi, dobumi, iespaidumi:

- 44.1. Ja uz velšanās virsmas ir konstatēts izdrupums dziļumā līdz 1 mm, neatkarīgi no tā garuma, tālākā kustība ir atļauta ar noteikto ātrumu.
- 44.2. Ja uz VRS vai MVRS motorvagona riteņpāru velšanās virsmas ir izdrupumi, dobumi vai iespaidumi garumā līdz 10 mm vai dziļumā līdz 3 mm, tālākā kustība ir atļauta ar noteikto ātrumu.
- 44.3. Ja uz MVRS piekabvagona riteņpāru velšanās virsmas ir izdrupumi, dobumi vai iespaidumi garumā līdz 25 mm, vai dziļumā līdz 3 mm, tālākā kustība ir atļauta ar noteikto ātrumu.
- 44.4. Ja uz VRS un MVRS motorvagonu riteņpāru velšanās virsmām ir konstatēti izdrupumi, dobumi vai iespaidumi, kas ir garāki par 10 mm vai dziļāki par 3 mm, bet MVRS piekabvagonam garāki par 25 mm, vai dziļāki par 3 mm, riteņpāru ekspluatācija ir aizliegta.*
- 44.5. Ja ekspluatācijas laikā konstatēts izdrupums, dobums vai iespaidums, kas ir garāks par 10 mm, bet nepārsniedz 65 mm, vai tas ir dziļāks par 3 mm, bet nepārsniedz 5 mm, atļauts braukt ar ātrumu, kas nepārsniedz 60 km/h:
- 44.5.1. VRS līdz tuvākajai stacijai, kur ir lokomotīvu tehniskās apkopes punkts;
- 44.5.2. MVRS motorvagonam līdz tuvākajam MVRS tehniskās apkopes punktam.
- 44.6. Ja MVRS piekabvagonam ekspluatācijas laikā konstatēts izdrupums, dobums vai iespaidums, kas ir garāks par 25 mm, bet nepārsniedz 92 mm, vai tas ir dziļāks par 3 mm, bet nepārsniedz 10 mm, atļauts braukt ar ātrumu, kas nepārsniedz 60 km/h.

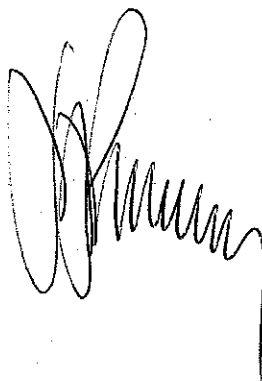
- 44.7. Ja ceļā konstatēts izdrupums, dobums vai iespiedums, kura garums pārsniedz 65 mm vai dziļums pārsniedz 5 mm, vilciena tālāka kustība atļauta ar ātrumu, kas nepārsniedz 20 km/h līdz tuvākajai stacijai.*
- 44.8. VRS vai MVRŠ tehniskās apkopes punktos, konstatējot riteņpāru velšanās virsmas izdrupumu, dobumu vai iespiedumu, kas ir garāks par 10 mm, bet nepārsniedz 65 mm, vai ir dziļāks par 3 mm, bet nepārsniedz 5 mm, VRS vai MVRŠ nosūta ar ātrumu, kas nepārsniedz 60 km/h līdz tuvākajai remontsabiedrībai, kurā var tikt veikta riteņpāra nomaiņa vai apvirpošana. Šajā gadījumā riteņpāra bojājuma lielumu nosaka remontsabiedrības speciālists, par ko veic ierakstu lokomotīves tehniska stāvokļa žurnālā.
- 44.9. VRS vai MVRŠ tehniskās apkopes punktos, konstatējot riteņpāru velšanās virsmas izdrupumu, dobumu vai iespiedumu, kas pārsniedz 65 mm garumu vai 5 mm dziļumu, tā ekspluatācija ir aizliegta.*
- 44.10. Šī rīkojuma 44.9.punktā minētajā gadījumā VRS nosūta bez vagoniem, bet MVRŠ – bez pasažieriem.
45. **Uzmetinājumi.** Ja ceļā VRS vai MVRŠ riteņpārim konstatēts uzmetinājums mašīnistam jārikojas atbilstoši TEN 11. pielikuma prasībām.
46. **Izrāvumi.** Ja ceļā VRS vai MVRŠ riteņpārim konstatēts izrāvums, mašīnistam jārikojas atbilstoši TEN 11. pielikuma prasībām.
47. **Bandāžas nobīde.** Ja ceļā VRS vai MVRŠ motorvagona riteņpārim konstatēta bandāžas nobīde:
- 47.1. Jāapskata riteņpāris, īpašu uzmanību pievēršot bandāžas veselumam un bandāžas sprostgredzena stāvoklim.
- 47.2. Ja bandāža ir vesela un sprostgredzens atrodas vietā, bandāža viegli jāapklaudzina ar āmuru.
- 47.3. Ja skaņa ir dobja (nav dzidra), kas liecina par bandāžas atslābumu, tad tālākā kustība ir aizliegta.*
- 47.4. Ja skaņa ir spalga (dzidra), tad uz riteņpāra centra pret nobīdītajām bandāžas kontrolzīmēm jāuzzīmē pagaidu kontroljosla.
- 47.5. Uz riteņpāra ar nobīdīto bandāžu jāatslēdz vilces elektrodzinējs un bremzes;
- 47.6. Tālākā kustība ir atļauta ar īpašu uzmanību un ātrumu ne lielāku par 50 km/h, līdz nākamajai stacijai, kur riteņpārim ir jāveic atkārtota apskate.
- 47.7. Ja atkārtotās apskates laikā tiek konstatēta lielāka bandāžas nobīde, tālāka kustība ir aizliegta.*
- 47.8. Ja atkārtotas bandāžas nobīdes nav, turpmākā kustība atļauta ar noteikto ātrumu, stāvēšanas laikā kontrolējot bandāžas stāvokli pēc pagaidu kontroljoslas.

48. Iespiedums uzmalas virsotnē.

- 48.1. Ja uzmalas virsotnē ir konstatēts iespiedums, kas garumā nepārsniedz 4mm, tad tālākā kustība ir atļauta ar noteikto ātrumu.
- 48.2. Ja uzmalas virsotnē ir konstatēts iespiedums, kas garumā pārsniedz 4mm, tad tālākā kustība ir aizliegta.*

* Gadījumos, kad VRS ekspluatācijas laikā atklāts riteņpāra bojājums, kas pārsniedz maksimāli pieļaujamos izmērus un tālāka kustība ir aizliegta, jārikojas atbilstoši 12.09.2010. „Kārtība, kādā pārsūta lokomotīves, motorvagonu ritošo sastāvu, dzelzceļa celtņus un speciālo ritošo sastāvu pa valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas infrastruktūras sliežu ceļiem” Nr.D-3/438 prasībām.

Tehniskās vadības direktors



M. Jagodkins

Prokopenkovs 67234517