

Rīcības kārtība atklājot riteņpāru bojājumus ekspluatācijā
(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr. D-1.14./93-2023)

I Terminu un vispārīgie noteikumi

1. *izslēgts, pamatojoties uz 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*
2. **VTAP** – Vagonu tehniskās apkopes punkts.
3. **Izrāvums** (šļūce) – riteņa velšanas virsmas lokāls nodilums (plakana vieta).
- 3.1. Izrāvums rodas, riteņpārim slīdot pa sliedi. Vilcienam braucot, starp slīdošu riteņpāri un sliedi rodas dzirksteles, dzirdama svilpjoša vai šņirkstoša skaņa.
Izrāvumi mēdz būt uz abiem riteņiem (slīdot abiem iekļīlētā riteņpāra riteņiem) vai uz viena riteņa (slīdot vienam riteņim, kad nolaižot vagonu no šķirošanas uzkalna, tas tiek bremzēts, zem riteņpāra paliekot bremzes kurpi – (“uzkalna” isrāvums)
- 3.2. Izrāvuma dziļums tiek noteikts ar absolūto šablonu vai ar biezummēru, nosakot mērījumu starpību starp riteņa velšanas virsmas vienmērīga nodiluma lielumu (izrāvuma neskartajā daļā) un riteņa velšanas virsmas nodiluma lielumu isrāvuma vidējā daļā.
- 3.3. Ja isrāvums atklāts ceļā, tad mašīnistam jāizmēra isrāvuma garums un, izmantojot 1.tabulu, jānosaka tam atbilstošais isrāvuma dziļums. Isrāvums var būt aizvēlmēts ar neskaidri izteiktām malām, tādēļ vēlams izmantot lineālu ne īsāku par 200mm, kas jānovieto ar šķautni uz isrāvuma. Attālums starp lineāla un riteņa saskarsmes punktiem ir isrāvuma garums.

1. tabula

Isrāvuma dziļums,	Riteņa diametrs (mm) un attiecīgais isrāvuma 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 riteņpāru velšanas virsmas var būt virkne isrāvumu, kas pārklāj viens otru. Šajā gadījumā, nosakot isrāvuma lielumu un tam atbilstošus kustības nosacījumus, nedrīkst summēt visu isrāvumu garumus, bet jānosaka dziļums visgarākajam isrāvumam.
- 3.5. Ja isrāvuma vietā ir izdrupums, tad nedrīkst šī izdrupuma dziļumu pieskaitīt pie isrāvuma dziļuma. Tādi paši nosacījumi ir gadījumā, ja isrāvuma 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 sastāvā vienību, kuras riteņpārim ir atklāts dziļāks par 2 mm isrāvums, norādīts 2.tabula.

(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023).

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	R50, R65, 60E1	Neatkarīgi no temperatūras	40	15
3,1 – 4,0	R50	- 9 un augstāka	40	0
		- 10 un zemāka	15	0
	R65, 60E1	Neatkarīgi no temperatūras	40	15
4,1 – 5,0	R50	Neatkarīgi no temperatūras	0	0
	R65, 60E1		15	0
5,1 un lielāks	R50, R65, 60E1	Neatkarīgi no temperatūras	0	0

3.7. Ceļa iecirkņu, kuros caurlaista lielāka tonnāža nekā noteikts normatīvos, saraksts ir noteikts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” Sliežu ceļu pārvaldes rīkojumu. (ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)

4. **Velšanas virsmas nevienmērīgs nodilums** – mērījumu starpība starp kravu 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 velšanas 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 vienmērīga 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 nelīdzenām malām riteņa velšanas 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 biezummēru, nosakot mērījumu starpību starp riteņavelšanās 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 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 specialista 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" dežurantiem) 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 mašīnisti (ar automātisko bloķēšanu aprīkotos posmos): "Uzmanību, uzmanību, uzmanību! Nepāra (pāra) vilcienu mašīnisti. Es, vilciena Nr. _____ mašīnists _____ (uzvārds), pēc "Drošības posteņa" darbinieka (ceļu saimniecības darbinieka, pārbrauktuves dežuranta, utt.) signāla (paziņojuma) saņemšana par riteņpāru bojājumu vilcienā, apturēju vilcienu _____ kilometra _____ piketā. Atkārtoju, vilciens Nr. _____ apturēts posma _____ kilometra _____ piketā";

17.2. tuvākās stacijas dežurantiem vai vilcienam dispečeram: "Vilcienam 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. Ja nav precīzas informācijas par bojātā riteņa 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. Ja vilciens tika apturēts vietā, kur tā apskatei nelabvēlīgs ceļa profils, atļauts vilcienam 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. Ja vilcienu apkalpo bez mašīnista palīga, par sastāva apskati ir atbildīgs mašīnists. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

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, kuram ir bojāts riteņpāris, līdz tuvākajai stacijai ar kustības ātrumu, kurš ir noteikts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvajos dokumentos. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

22. Vilcienam pienākot stacijā, mašīnists ziņo stacijas dežurantam (iecirkņos ar dispečercentralizāciju – vilcienu dispečeram) par apstāšanās 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 VAS "Latvijas dzelzceļš" žurnālā "Ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru ierīču un kontakttīkla apskates žurnāls". *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

28. Ja izrāvuma dziļums vai uzmetinājuma augstums pārsniedz 2 mm, jeb izdrupums pēc garuma pārsniedz 1. tabulas attiecīgo izrāvuma garuma lielumu, nekavējoties dara zināmu Sliežu ceļu pārvaldes Eksploatācijas daļas darbiniekam (sliežu ceļu meistaram, viņa prombūtnes laikā sliežu ceļu brigadierim) par nepieciešamību veikt sliežu un pārmiju apskati iecirknī, kurā braucis vilciens. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

29. Ja vilcienu dispečera sakari nedarbojas, veic nepieciešamos pasākumus, lai organizētu vilcienu kustību saskaņā ar Kārtības 33.punktu.

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 šīs Kārtības 21. punkta prasības, veic pasākumus, lai vilcienu, kuram ir bojāts riteņpāris, izvestu no ceļa posma uz staciju. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

33. Ja izrāvuma, uzmetinājuma vai izdrupuma lielums pārsniedz šīs Kārtības 28.punkta norādīto izmēru:

33.1. pārtrauc vilcienu kustību pēdējā starpstaciju ceļa posmā, kurā braucis vilciens ar bojāto riteņpāri un nekavējoties paziņo par to attiecīgās Sliežu ceļu pārvaldes Ekspluatācijas daļas ražošanas dispečeram, kurš savukārt nodot šo informāciju Sliežu ceļu pārvaldes Ekspluatācijas daļas vadītājam vai Ekspluatācijas nodaļas vadītājam;

33.2. pamatojoties uz Sliežu ceļu pārvaldes Ekspluatācijas daļas vadītāja vai Ekspluatācijas nodaļas vadītāja lēmumu, nosaka vilciena kustības kārtību līdz ceļa apskates pabeigšanai un reģistrē to VAS "Latvijas dzelzceļš" žurnālā "Vilcienu dispečera rīkojumu žurnāls";

33.3. veic pasākumus, lai iespējams ātrāk uz apskates vietu nogādātu Sliežu ceļu pārvaldes darbiniekus.

(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)

34. Pēc ziņojuma saņemšanas no Sliežu ceļu pārvaldes Ekspluatācijas daļas vadītāja vai nodaļas vadītāja par apskates pabeigšanu un tās rezultātiem izdara ierakstu VAS "Latvijas dzelzceļš" žurnālā "Vilcienu dispečera rīkojumu žurnāls". Ar rīkojumu nosaka turpmāko vilcienu kustības kārtību iecirknī. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

VI Sliežu ceļu pārvaldes Ekspluatācijas daļas vadītāja vai Ekspluatācijas nodaļas vadītāja rīcība, ja no vilciena 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.punktā norādīto izmēru *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

35. Saskaņā ar šīs kārtības prasībām, vietējiem apstākļiem, pieņem lēmumu par vilcienu kustības ātrumu pēdējā posmā līdz tā apskates pabeigšanas, 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 sliežu ceļa virsbūves tehnisko raksturojumu un sliežu ķēžu darbu pēdējā ceļa posmā, pieņem lēmumu par iepriekšējā ceļa posma apskates un pārbaudes ar defektoskopa ierīcēm nepieciešamību. Gadījumā, ja sliedēs vai sliežu ķēdēs pēdējā ceļa posmā atklāti bojājumi, iepriekšējā 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 atklāts bojātas sliedes vai pārmijas, nosaka to bojājuma pakāpi un vilcienu kustības ātrumu pa tām.

41. Pēc apskates pabeigšanas nekavējoties ziņo Sliežu ceļu pārvaldes Ekspluatācijas daļas vadītājam vai Ekspluatācijas nodaļas vadītājam par tās rezultātiem. Pēc Sliežu ceļu pārvaldes Ekspluatācijas daļas vadītāja vai Ekspluatācijas nodaļas vadītāja rīkojuma izdara ierakstu VAS "Latvijas dzelzceļš" žurnālā "Ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru ierīču un kontakttīkla apskates žurnāls" tuvākajā stacijā (izņemot iecirkņus ar dispečercentralizāciju). *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

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 un noformē paziņojumu VU-23 (VU-23M) vagona atkabināšanai remontā, uzrādot bojājumu lielumu un atrašanās vietu. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

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 noteiktu 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 noteiktu 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 ekspluatācija 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 iespaidums, 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 MVRS tehniskās apkopes punktos, konstatējot riteņpāru velšanās virsmas izdrupumu, dobumu vai iespaidumu, kas ir garāks par 10 mm, bet nepārsniedz 65 mm, vai ir dziļāks par 3 mm, bet nepārsniedz 5 mm, VRS vai MVRS 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 tehniskā stāvokļa žurnālā.

44.9. VRS vai MVRS tehniskās apkopes punktos, konstatējot riteņpāru velšanās virsmas izdrupumu, dobumu vai iespaidumu, kas pārsniedz 65 mm garumu vai 5 mm dziļumu, tā ekspluatācija ir aizliegta.*

44.10. Šīs Kārtības 44.9.punktā minētajā gadījumā VRS nosūta bez vagoniem, bet MVRS – bez pasažieriem.

45. **Uzmetinājumi.** Ja ceļā VRS vai MVRS riteņpārim konstatēts uzmetinājums, mašīnistam jārīkojas atbilstoši šīs Kārtības 21. punkta prasībām. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

46. **Izrāvumi.** Ja ceļā VRS vai MVRS riteņpārim konstatēts izrāvums, mašīnistam jārīkojas atbilstoši šīs Kārtības 21. punkta prasībām. *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

47. **Bandāžas nobīde.** Ja ceļā VRS vai MVRS 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 nobīde 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 4 mm, tad tālākā ir atļauta ar noteikto ātrumu.

48.2. Ja uzmalas virsotnē ir konstatēts iespiedums, kas garumā pārsniedz 4 mm, tad tālākā kustība ir aizliegta.*

* Gadījumos, kad VRS ekspluatācijas laikā atklāts riteņpāra bojājums, kas pārsniedz maksimāli pieļaujamos izmērus un tālāka kustība ir aizliegta, jārīkojas atbilstoši spēkā esošiem VAS "Latvijas dzelzceļš" noteikumiem "Nestrādājošu vilces līdzekļu un speciālā ritošā sastāva pārsūtīšanas noteikumi". *(ar grozījumiem, kas apstiprināti ar 19.12.2023. rīkojumu Nr.D-1.14/93-2023)*

Tehniskās vadības direktors

M. Jagodkins