



České dráhy

ČD

D 2/81

DOPRAVA SPECIÁLNÍCH VOZIDEL PODLE TYPŮ

Schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah

dne 15.4.1999

č.j.: 60075/1998-DDC

Účinnost od 1.7.2000

ČD D 2/81 – Účinnost od 1.7.2000

OBSAH

<i>Záznam o změnách</i>	5
<i>Rozsah znalostí</i>	7
<i>Seznam použitých značek a zkratk</i>	9
Úvodní ustanovení.....	11
tabulka č.1 Srovnávací tabulka speciálních vozidel neuvedených samostatně v přílohách.....	13
<i>Související předpisy a normy.....</i>	17
Seznam příloh.....	19

ČD D 2/81 – Účinnost od 1.7.2000

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH ¹⁾

Změna		Předpis		
číslo č.j.	účinnost od	opravil	dne	podpis

1) Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení schválených změn a provedení záznamu na této stránce.

ČD D 2/81 – Účinnosť od 1.7.2000

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka	Pracovní zařazení	Znalost
Generální ředitelství ČD Generální inspekce ČD	ředitelé odborů ²⁾ zaměstnanci pro kontrolní činnost ¹⁾	informativní
Divize obchodně provozní ČD	vrchní ředitel, náměstek vrchního ředitele, ředitelé odborů, ředitel kanceláře vrchního ředitele - všichni ²⁾ zaměstnanci pro školení, zkoušky a pro kontrolní činnost ¹⁾	informativní
Divize dopravní cesty ČD	vrchní ředitel, náměstek vrchního ředitele, ředitelé odborů, ředitel kanceláře vrchního ředitele, ředitelé sekcí - všichni ²⁾ zaměstnanci pro školení, zkoušky a pro kontrolní činnost ¹⁾	informativní úplná čl.1 - 6, přílohy informativní
Obchodně provozní ředitelství	ředitel, náměstek ředitele ²⁾ zaměstnanci pro školení, zkoušky a pro kontrolní činnost ¹⁾	informativní
Železniční stanice	přednosta, náměstkové přednosta, dozorcí provozu a přepravy, dispečer, výpravčí a zaměstnanci odborně způsobilí řídit posun - všichni ²⁾ zaměstnanci pro školení a kontrolní činnost ¹⁾	informativní
Depo kolejových vozidel	vrchní přednosta, náměstkové vrchního přednosta, vedoucí provozní jednotky, vedoucí provozu zaměstnanci pro školení a kontrolní činnost - všichni ²⁾ mistr nehodových pomocných prostředků, mistr nehodových jeřábových jednotek, jeřábník	informativní informativní, úplná pro skup.příloh XI informativní, úplná pro skup.příloh XI

Správa dopravní cesty	<p>vrchní přednosta, náměstek vrchního přednosta, přednostové správ tratí, umělých staveb, elektrotechniky a energetiky a technického odboru, zaměstnanci pro organizaci a řízení prací na tratích, vrchní mistři a mistři správ tratí a elektrotechniky a energetiky - všichni ²⁾</p> <p>řidič speciálního vozidla, vedoucí stroje, průvodce speciálního vozidla - všichni ²⁾</p> <p>vrchní mistři, mistři a určené zaměstnanci útvarů provozujících speciální vozidla, zaměstnanci pro školení a kontrolní činnost - všichni ¹⁾</p>	<p>úplná čl.1 - 6, přílohy informativní</p> <p>úplná čl.1 - 6 a příloh odpovídajících vykonané zkoušky způsobilosti z řízení, ostatní přílohy informativní</p> <p>úplná čl.1 - 6 a úplná příloh provozovaných speciálních vozidel</p>
Traťová strojní stanice, ostatní útvary a účelové jednotky ČD, provozující speciální vozidla	<p>přednosta, náměstek, zaměstnanci pro organizaci a řízení prací na tratích, vrchní mistři a mistři provozních útvarů - všichni ²⁾</p> <p>řidič speciálního vozidla, vedoucí stroje, průvodce speciálního vozidla - všichni ²⁾</p> <p>vrchní mistři, mistři a určené zaměstnanci útvarů provozujících speciální vozidla, zaměstnanci pro školení a kontrolní činnost - všichni ¹⁾</p>	<p>úplná čl.1 - 6, přílohy informativní</p> <p>úplná čl.1 - 6 a příloh odpovídajících vykonané zkoušky způsobilosti z řízení, ostatní přílohy informativní</p> <p>úplná čl.1 - 6 a úplná příloh provozovaných speciálních vozidel, ostatní přílohy informativní</p>
Ústav podnikového vzdělávání	<p>přednosta SPV, inspektor pro školení - všichni ¹⁾</p>	<p>informativní</p>

Poznámka: ¹⁾ označeným zaměstnancům bude předpis zapůjčen do osobního užívání
²⁾ označeným zaměstnancům bude předpis zapůjčen na pracoviště - jeden na pracovišti nebo do sbírky předpisů na pracovišti

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

A	symbol na speciálním vozidle znamenající zaručenou správnou činnost kolejových obvodů
ČD	České dráhy
DDC	Divize dopravní cesty
DÚ	Drážní úřad
GŘ	generální ředitelství
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů
OPŘ	Obchodně provozní ředitelství
PMD	posun mezi dopravami
SDC	Správa dopravní cesty
SHV	speciální hnací vozidlo
SPV	Středisko podnikového vzdělávání
SV	speciální vozidlo
TPÚ	technologické postupy úkonů
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
URMIZA	Ústřední registr mimořádných zásilek

ČD D 2/81 – Účinnost od 1.7.2000

ČÁST PRVNÍ

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

1. Předpis „Doprava speciálních vozidel podle typů“ (dále jen předpis ČD D2/81) platí jen v návaznosti na předpis ČD D 2 a tvoří jeho nedílnou součást.

2. **Speciální vozidla** jsou pro účely tohoto předpisu rozdělena v souladu se svým využitím do následujících skupin příloh:

- I. Stroje pro čištění kolejového lože
- II. Stroje pro úpravu směrové a výškové polohy koleje a výhybek
- III. Stroje pro snímání a kladení kolejí (výhybek)
- IV. Stroje pro hutnění
- V. Stroje pro úpravu a doplňování kolejového lože
- VI. Stroje pro práci s upevňovacími a stroje pro výměnu pražců
- VII. Stroje pro svařování kolejnic a budování bezстыkové koleje
- VIII. Stroje pro údržbu a sanaci železničního spodku
- IX. Stroje pro odstraňování sněhu, uhlénného spadu a podobné speciální stroje
- X. Stroje pro přepravu materiálu a osob
- XI. Jeřáby pro stavebně-montážní práce a odstraňování následků železničních nehod
- XII. Speciální vozidla pro kontrolu stavu dráhy
- XIII. Prostředky pro prohlídky a údržbu trakčního vedení
- XIV. Dvoucestná vozidla

3. Každá příloha obsahující příslušný typ speciálního vozidla je označena římskou číslicí skupiny příloh podle čl. 2 a pořadovým číslem přílohy ve skupině; číslování stran v každé příloze je samostatné.

Pokud je u některého typu speciálního vozidla jedna nebo více tabulek rychlostí, platí uvedené rychlosti pro jízdu po spádu jako největší přípustné rychlosti; pro jízdu do stoupání platí jako hodnoty, kterých příslušné speciální vozidlo dosáhne (udrží) na odpovídajícím převodovém stupni. Jízda do stoupání větší rychlostí (např. při nájezdu do stoupání nebo překonávání krátkých stoupání s využitím pohybové energie vozidla) až do největší rychlosti přípustné pro příslušný druh dopravy je vždy dovolena. Případné odchylky jsou vždy uvedeny přímo v tabulce nebo v připojených poznámkách.

4. Speciální vozidla, která se vyskytují v síti ČD ojediněle nebo se od jiných speciálních vozidel odlišují pouze nepatrně, nejsou v přílohách zvlášť uvedena. Pro jejich dopravu a provoz platí podmínky speciálních vozidel uvedených ve srovnávací tabulce (tabulka č.1). Speciální vozidla, která nejsou uvedena ani ve srovnávací tabulce, se dopravují po tratích veřejné železniční dopravy podle zásad přílohy č.4 Železničního přepravního řádu, případně podle zvláštních pokynů GR ČD.

5. Každé speciální hnací vozidlo, nevybavené táhlovým a narážecím ústrojím normálního provedení musí mít zařízení, které umožní jeho odtažení z místa, kde zůstalo neschopno pohybu (podrobněji viz předpis ČD S8, část druhá).

6. V odůvodněných a mimořádných případech může výjimku z ustanovení příloh tohoto předpisu povolit vrchní ředitel DDC.

7. Neobsazeno.

Tabulka č. 1

**Srovnávací tabulka speciálních vozidel
neuvedených samostatně v přílohách**

Speciální vozidla neuvedená samostatně v přílohách		Pro dopravu a provoz platí podmínky jako pro speciální vozidlo
SČH 150 H	Strojní čistička šterkového lože	Strojní čistička šterkového lože SČH 150 ¹⁾
SČH 150 K	Stroj pro kladení kabelů	Strojní čistička šterkového lože SČH 150 ²⁾
SIG 130 L	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka ASP 400.1 ³⁾
B 241	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16 ⁴⁾
07 - 16	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16 ⁵⁾
08 - 16 S	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka ASP 400.1 ⁶⁾
07 - 275	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16 ⁷⁾
08 - 275	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16 ⁸⁾
08 - 275 SP	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16 ⁹⁾
ASP 600	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16 ¹⁰⁾
BEAVER 800 W	Automatická strojní podbíječka	Automatická strojní podbíječka ASP 400 ¹¹⁾
ZŠ 800 (ZŠ 802)	Zhutňovač šterku	Vibrátor kolejového lože VKL 402 ¹²⁾
R 7 D	Pluh pro úpravu šterkového lože	Pluh pro úpravu šterkového lože USP 3000 C ¹³⁾
SVP 60.1	Stroj pro výměnu pražců	Stroj pro výměnu pražců SVP 74
PRSM 4	Svařovací stroj	Svařovací stroj PRSM - 3 ¹⁴⁾
FR 312	Stroj pro odklizení šterku z mezipražcov. prostorů	Automatická strojní podbíječka ASP 400 ¹⁵⁾

SP 92	Sekačka porostů	Pluh pro úpravu štěrkového lože USP 3000 C ¹⁶⁾
MUV 90 (MUV 90 P)	Motorový univerzální (pohotovostní) vozík	Motorový univerzální vozík MUV 69 ¹⁷⁾
MUV 72	Motorový univerzální vozík	Motorový univerzální vozík MUV 69
Obrysnice	Obrysnice na přivěsném vozíku	Motorový univerzální vozík MUV 69 ¹⁸⁾
Měřicí vůz pro železniční svršek (nový)		Měřicí vůz pro pevná trakční zařízení ¹⁹⁾

Poznámky k tabulce č. 1

- 1) Při jízdě SČH 150.2H jako vlak vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit vozidla o hmotnosti do 30 t, maximální dovolená rychlost jako vlak a při zařazení do vlaku je 80 km/h, největší sklon jako vlak se zátěží je 25 ‰, při jízdě samostatného stroje je 35 ‰, brzdící váha je 26 t, ruční brzdy 7 t, při dopravě SČH 150.2H musí být vyřazeny aretace vypružení náprav.
- 2) SČH 150 K je jednostranně osazen táhlovým a narážecím ústrojím normální stavby a je schopen samostatně zajistit dopravu přivěšených vozidel do hmotnosti 20 t, odtahení neschopného stroje z trati je možné oboustranně, na straně kladecího zařízení za použití speciálního nástavce tažného zařízení, kterým je SČH 150 K vybaven; maximální dovolená rychlost stroje osazeného (vybaveného) registračním rychloměrem je 50 km/h, délka stroje je 15,7 m; nejvyšší dovolenou rychlost stroje vyzbrojeného cívkami a kabely, přes výhybky či kolejové křižovatky, stanoví předpis ČD S 8/3.
- 3) SIG 130 L má hmotnost 34 t, brzdící váhu 33,5 t, největší sklon při jízdě jako vlak s povolenou hmotností přivěšených vozidel 25 t je 25‰, největší hmotnost na nápravu 17 t, stroj je možno řadit do vlaku bez omezení.
- 4) B 241 má hmotnost 42 t, brzdící váhu 42 t, délku přes nárazníky 16,2 m, největší hmotnost na nápravu 11 t.
- 5) ASP 07 - 16 má hmotnost 37 t, brzdící váhu G = 28 t, nejmenší poloměr oblouku 150 m, délku přes nárazníky 16,93 m, hmotnost přivěšených vozidel nejvýše 35 t.
- 6) ASP 08 - 16 S je dvounápravový stroj, za který při jízdě vlastním pohonem nelze zařadit žádné vozidlo, max. rychlost vlastním pohonem 40 km/h, s použitím hnacího vozidla 65 km/h, nejmenší poloměr oblouku projektovaný je 105 m, hmotnost stroje 33,8 t, stroj je vybaven brzdou přímočinnou, ruční a hlavním potrubím, brzdící váha neuvedena, čl. 8c)

a 8d) přílohy II/5 pro stroj nepatí, při jízdě s použitím hnacího vozidla a při zařazení do vlaku se musí spojit s hlavním potrubím, délka přes nárazníky 15,9 m, největší hmotnost na nápravu je 18,9 t.

- 7) ASP 07 - 275 - délka stroje přes nárazníky je 18,1 m.
- 8) ASP 08 - 275 má hmotnost 43 t, brzdící váhu $P = 45$ t, $G = 28$ t, nejmenší poloměr oblouku 180 m, největší hmotnost na nápravu 12 t, délku přes nárazníky 18,8 m, hmotnost přivěšených vozidel nejvýše 30t.
- 9) ASP 08 - 275 SP je dvounápravový stroj, za který je možno při dopravě jako vlak vlastním pohonem pojezdu zařadit max. dva vozy o celkové hmotnosti 25 t, hmotnost stroje 31 t, brzdící váha 31 t, největší hmotnost na nápravu 16 t, délka přes nárazníky 15,7 t.
- 10) ASP 600 má hmotnost 44 t, největší hmotnost na nápravu 11 t, hmotnost přivěšených vozidel nejvýše 40 t, stroj se řadí do vlaku za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tab. 4 předpisu D 2/1, délka přes nárazníky je 18,7 m.
- 11) ASP Beaver 800 W má povolenou max. rychlost 40 km/h, nejmenší poloměr oblouku 90 m, hmotnost stroje 25 t, největší hmotnost na nápravu 13,39 t. Stroj je určen i pro úpravu výhybek.
- 12) ZŠ 800 (ZŠ 802) má povolenou dopravní hmotnost přivěšených vozidel 40t, hmotnost 32,5 t, největší hmotnost na nápravu 17 t, délku přes nárazníky 13,1m.
- 13) R 7 D má hmotnost 10 t, táhlové a narážecí ústrojí normální stavby, není vybaven potrubím samočinné průběžné brzdy, smí být řazen jako poslední vozidlo do vlaku nebo posunu mezi dopravnami.
- 14) PRSM 4 je dvounápravový stroj, za který mohou být přivěšena vozidla do celkové hmotnosti 90 t, maximální dovolená rychlost je 70 km/h, hmotnost stroje je 36 t, největší hmotnost na nápravu 19,5 t, délka přes nárazníky 13,3 m, brzdící váha 18 t, ruční brzdy 6 t.
- 15) FR 312 má povolenou max. rychlost 40 km/h, hmotnost stroje je 15 t, největší hmotnost na nápravu 7,5 t, délka přes nárazníky je 9 m.
- 16) SP 92 má povolenou max. rychlost 40 km/h, nejmenší poloměr oblouku 90 m, hmotnost stroje je 20 t, největší hmotnost na nápravu 11 t, brzda automobilová, brzdící váha se neuvádí, délka stroje je 9,9 m, stroj smí pracovat ve vlakových přestávkách nebo na vyloučené koleji s nutností napěťové výluky.
- 17) MUV 90 (MUV 90P) má největší dovolenou rychlost 40 km/h, hmotnost vozidla je 14 t (MUV 90P 15 t), nosnost je 9 t, brzda je špalíková s nekovovými brzdovými špalíky, vozidlo je vybaveno brzdou automobilovou i přímočinnou, samočinná automobilová brzda se používá při dopravě vozíků PV nebo PVK pouze k dobrzdování nebo v případě nebezpečí, provozní brzdění soupravy je zabezpečeno brzdícím účinkem přímočinné brzdy, největší hmotnost na nápravu je 14, délka 7,99 m.

ČD D 2/81 – Účinnost od 1.7.2000

- 18) Obrysnice má největší dovolenou rychlost při dopravě 30 km/h, při měření 5 km/h, hmotnost 4,5 t, délku 9 m, měření se provádí na vyloučené koleji a na elektrizované trati za napětové výluky, při měření průjezdného průřezu a normální výšce troleje (5500 mm) napětová výluka není nutná, za obrysnicí se nesmí přivěšovat žádná vozidla.
- 19) Měřicí vůz pro železniční svršek (nový) je přestavěn z vozu řady Byme; jeden podvozek je upraven pro měření veličin pomocných parametrů; rychlost při měření od 40 do 160 km/h, nejmenší poloměr oblouku při měření 190 m, hmotnost vozu 45 t, brzdící váha v režimu $R = 35\text{ t}$, $P = 27\text{ t}$, $r = 17\text{ t}$, největší hmotnost na nápravu 12,5 t. Měřicí vůz Byme se dopravuje jako zásilka s překročením ložné míry oboustranně ve výši 2 095 - 3 100 mm ve vzdálenosti 2 825 mm vně otočného čepu a to o 182 mm při poloměru $R = 250\text{ m}$. Přeprava stroje musí být vždy předem projednána. Doprava měřicího vozu se provádí jen dle ohlašovací nebo instradační dálhopisné zprávy.

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

- ČD D 2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
- ČD D 2/1 - Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům
- ČD D 31 - Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých
- ČD S 8 - Předpis pro provoz, udržování a opravy speciálních vozidel
- ČD V 15/1 - Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel
- ČD V 62 - Provozně technický předpis pro železniční vozy

ČD D 2/81 – Účinnost od 1.7.2000

SEZNAM PŘÍLOH

SKUPINA PŘÍLOH I

Stroje pro čištění kolejového lože

Příloha I/1	Strojní čistička šterkového lože SČP 200
Příloha I/2	Souprava strojní čističky šterkového lože SČ 600 (SČ600S)
Příloha I/3	Strojní čistička šterkového lože DELČ 800
Příloha I/4	Strojní čistička šterkového lože SČH 150

SKUPINA PŘÍLOH II

Stroje pro úpravu výškové a směrové polohy koleje a výhybek

Příloha II/1	Strojní podbíječka pražců SP 62
Příloha II/2	Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16
Příloha II/3	Automatická strojní podbíječka Plasser 09 - 16 CSM
Příloha II/4	Automatická strojní podbíječka ASP 400
Příloha II/5	Automatická strojní podbíječka ASP 400.1 (ASP 400.1-S)
Příloha II/6	Automatická strojní podbíječka MARK IV
Příloha II/7	Automatická strojní podbíječka 08-475 Unimat 4S

SKUPINA PŘÍLOH III

Stroje pro snímání a kladení kolejí (výhybek)

Příloha III/1	Vozový jeřáb UK 25/18
Příloha III/2	Motorový plošinový vůz MPD
Příloha III/3	Vozy Pa, Pao, Pam s válečkovou dráhou sloužící pro přepravu kolejových polí
Příloha III/4	Pokladač kolejových polí PKP 25/20
Příloha III/5	Pokladač kolejových polí PKP 25/20i
Příloha III/6	Podvozky Vz 53 (Vz 77) pro přepravu kolejových polí
Příloha III/7	Obnovovací stroj SUM 1000 CS
Příloha III/8	Vozy Pa pro přepravu předmontovaných pražců
Příloha III/9	Stroj pro kladení výhybek T 28

SKUPINA PŘÍLOH IV

Stroje pro hutnění kolejového lože

Příloha IV/1	Zhutňovač ZŠ 72 na MUV 69
Příloha IV/2	Vibrátor kolejového lože VKL 402
Příloha IV/3	Vibrátor kolejového lože VKL 400

SKUPINA PŘÍLOH V

Stroje pro úpravu a doplňování kolejového lože

Příloha V/1	Pluh pro úpravu šterkového lože PUŠL 71 na MUV 69
Příloha V/2	Pluh pro úpravu šterkového lože USP 3000 C
Příloha V/3	Kolejový pluh KP 900

Příloha V/4	Pluh pro úpravu štěrkového lože SSP 110 SW
Příloha V/5	Samovýsypné vozy pro štěrk Chopperdozátor typ 411 Vb
Příloha V/6	Samovýsypné vozy pro štěrk Chopperdozátor typ 425 Vb

SKUPINA PŘÍLOH VI

Stroje pro práci s upevňovacími a stroje pro výměnu pražců

Příloha VI/1	Stroj pro výměnu pražců SVP 74
Příloha VI/2	Dvanáctivřetenová zatačička DZ 500

SKUPINA PŘÍLOH VII

Stroje pro svařování kolejnic a budování bezстыkové koleje

Příloha VII/1	Svařovací stroj PRSM 3
Příloha VII/2	Zařízení pro přepravu kolejnic a kolejnicových pásů ZPK (podvozky Mamatěj)
Příloha VII/3	Souprava pro přepravu dlouhých kolejnicových pásů SDK II

SKUPINA PŘÍLOH VIII

Stroje pro údržbu a sanaci železničního spodku

Příloha VIII/1	Souprava pro zemní práce SZP 750
-----------------------	----------------------------------

SKUPINA PŘÍLOH IX

Stroje pro odstraňování sněhu, uhlénoho spadu a podobné speciální stroje

Příloha IX/1	Kolejová sněhová fréza KSF 70 na MUV 69
Příloha IX/2	Kolejový sněhový pluh KSP MTH
Příloha IX/3	Kolejový sněhový pluh LPO 411 S
Příloha IX/4	Odklízovací souprava PSE
Příloha IX/5	Výklopné vozy Ua - Dumpcar
Příloha IX/6	Dopravníková souprava PTO 200 C
Příloha IX/7	Souprava mechanizovaných vozů SMV 1 (SMV 2)

SKUPINA PŘÍLOH X

Stroje pro přepravu materiálu a osob

Příloha X/1	Motorová drezína osobní Dm 4, Dm 6
Příloha X/2	Motorový vozík Tatra Vm 14/52
Příloha X/3	Motorový univerzální vozík MUV 69 a přívěsné vozíky PV a PVK
Příloha X/4	Motorový pracovní vůz DGKu-5
Příloha X/5	Motorový pracovní vůz MV 79 a jeho modifikace 79.1, 79.2
Příloha X/6	Motorový pracovní vůz MV 80 a jeho modifikace 80.1, 80.2
Příloha X/7	Pojízdný agregát PA 300.1 a jeho modifikace 300.2 a 300.3

SKUPINA PŘÍLOH XI

Jeřáby pro stavebně-montážní práce a odstraňování následků železničních nehod

Příloha XI/1	Kolejový jeřáb EDK 300
Příloha XI/2	Kolejový jeřáb EDK 300 W
Příloha XI/3	Kolejový jeřáb EDK 750
Příloha XI/4	Dvoukonzolový kolejový jeřáb GEK 80 (jeřábový mostní vlak)
Příloha XI/5	Kolejový jeřáb EDK 1000
Příloha XI/6	Kolejový jeřáb EDK 500
Příloha XI/7	Kolejový jeřáb EDK 50
Příloha XI/8	Kolejový jeřáb EDK 80
Příloha XI/9	Kolejový jeřáb EDK 10
Příloha XI/10	Kolejový jeřáb EDK 300/5

SKUPINA PŘÍLOH XII

Speciální vozidla pro kontrolu stavu dráhy

Příloha XII/1	Měřicí a vyhodnocovací vůz pro železniční svršek
Příloha XII/2	Fotogrammetrický stroj FS 3
Příloha XII/3	Měřicí drezína MD
Příloha XII/4	Měřicí vůz pro pevná trakční zařízení

SKUPINA PŘÍLOH XIII

Prostředky pro prohlídky a údržbu trakčního vedení

Příloha XIII/1	Montážní vůz pro kontrolu a údržbu trakčního vedení MVTV 3
Příloha XIII/2	Montážní vůz pro kontrolu a údržbu trakčního vedení MVTV 2
Příloha XIII/3	Montážní vozidlo MV 97

SKUPINA PŘÍLOH XIV

Dvoucestná vozidla

Příloha XIV/1	Dvoucestné stavební stroje
Příloha XIV/2	Dvoucestná hnací vozidla

SKUPINA PŘÍLOH I

Stroje pro čištění kolejového lože

Strojní čistička šterkového lože SČP 200

1. Strojní čistička šterkového lože SČP 200 je čtyřnápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu sloužící k čištění šterkového lože v celém profilu koleje.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo posun mezi dopravními vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo posun mezi dopravními s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

- a) při jízdě jako vlak případně PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit vozy nebo jiná nečinná drážní vozidla s narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby; hmotnost přivěšených vozidel (prázdných i ložených) smí být nejvýše 90t (viz však čl.5a této přílohy),
- b) stroj se řadí do vlaku nebo PMD za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tabulky 4 předpisu ČD D 2/1; lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 60 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla..... 60 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak i PMD vlastním pohonem pojezdu s hmotností přivěšených vozidel do:
 - 90 t 6 ‰
 - 65 t 12 ‰
 - 25 t 22 ‰
- b) samotný stroj vlastním pohonem pojezdu..... 28 ‰
- c) s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost stroje 62 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzděč přímočinné i samočinné brzdy
- b) brzdící váha: - G..... 60 t
- ruční..... 13 + 13 t

- c) při jízdě bez přivěšených vozidel jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku se samočinná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy vlaku zapíná.

9. Největší hmotnost na nápravu 18 t

10. Počet náprav 4

11. Délka přes nárazníky 19,5 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napětové výluky; podél pracoviště strojní čističky smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) svěšování a rozvěšování dalších drážních vozidel s čističkou dopravovaných (nejedná-li se o zařazení soupravy do vlaku), vykonávají zaměstnanci osádky SČP 200,
- b) při dopravě SČP 200 musí být pracovní části stroje zajištěny v přepravní poloze - za jejich zajištění odpovídá vedoucí stroje, případně průvodce,
- c) s SČP 200 je potřebné posunovat s největší opatrností, odrážení a spouštění je zakázáno,
- d) při odstavení soupravy není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- e) SČP 200 je označena písmenem „A“,
- f) při obsluze SČP 200 a pomocných pracích kolem ní musí být zachována potřebná opatrnost vzhledem k nebezpečí odletu šterku a výskytu překážek, rovněž je nutné sledovat činnost dopravníků a polohu otočného dopravníku se zřetelem na návěstidla, stožáry a další překážky, jakož i provoz po sousední koleji.

Souprava strojní čističky šterkového lože SČ 600 (SČ 600 S)

1. Souprava strojní čističky šterkového lože SČ 600 (sanačního stroje SČ 600S) je dvojdielné speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, který tvoří čtyřnápravový pojízdný agregát PA 300 a čtyřnápravová strojní čistička SČ 600 (sanační stroj SČ 600 S). Souprava slouží k čištění šterkového lože v celém profilu koleje (nebo k zpevňování pražcového podloží). Oba díly soupravy jsou vzájemně propojeny táhlovým a narážecím ústrojím normální stavby, brzdovými spojkami hlavního i napájecího potrubí a kabelovým spojením pro řízení, dorozumívání a přenos elektrické energie při práci. Rozdílné údaje pro stroj SČ 600 S jsou uvedeny v závorce.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu pojízdným agregátem PA 300 v čele soupravy,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky (pro oba díly),
- c) jako PMD se strojem SČ 600 (SČ 600 S) sunutým v čele soupravy pouze na vyloučenou kolej nebo zpět; souprava SČ 600 (SČ 600 S) je obsazena řidičem SHV na pomocném řídícím stanovišti SČ 600 (SČ 600 S) v čele soupravy a řidičem SHV na řídícím stanovišti PA 300. Průběžnou brzdu ovládá řidič SHV na pomocném řídícím stanovišti SČ 600 (SČ 600 S). Řidič SHV na řídícím stanovišti PA 300 musí mít trvalé spojení s řidičem na pomocném stanovišti SČ 600 (SČ 600 S), musí okamžitě uposlechnout všech jeho pokynů a při ztrátě spojení musí soupravu ihned zastavit; oba řidiči jsou povinni si navzájem hlásit zpozorované návěsti nebo závady.

Je-li souprava stroje SČ 600 (SČ 600S) řaděna s pomocnou pracovní kabinou vybavenou pouze záklopkou záchranné brzdy v čele soupravy popř. nejsou-li dodrženy výše uvedené podmínky, jde o sunutou soupravu a doprava se provádí dle předpisu ČD D 2.

3. Řádění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) souprava strojní čističky šterkového lože SČ 600 (sanačního stroje SČ 600 S) se řadí do vlaku nebo PMD za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tabulky 4 předpisu ČD D 2/1; lze ji dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku; k strojní čističce SČ 600 (SČ 600 S) na

straně dopravníků není však dovoleno přivěšovat vozidla, jejichž náklad nebo konstrukce je vzdálena od čela vlastních nárazníků méně než 50 mm; v případě potřeby zařaditele je možno strojní čističku SČ 600 (sanační stroj SČ 600 S) dopravovat samostatně i bez pojízdného agregátu PA 300.

- b) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu podle čl. 2 a) této přílohy je možno k soupravě strojní čističky SČ 600 (sanačního stroje SČ 600 S) přivést vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby v souladu s tabulkou č. X/7/1 a, b, c přílohy pro PA 300 s tím, že se SČ 600 (SČ 600 S) započítává do hmotnosti přivěšených vozidel.

4. Maximální dovolená rychlost

- | | |
|--|-------------------------------|
| a) vlastním pohonem pojezdu s PA 300 v čele soupravy..... | 80 km/h |
| b) s použitím hnacího vozidla - viz čl.3a této přílohy | 80 km/h |
| c) v ostatních případech | dle ustanovení předpisu ČD D2 |

5. Největší sklon

- vlastním pohonem pojezdu (viz čl.3b této přílohy) 50 %
- s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost vozidel soupravy SČ 600 (SČ 600 S)

- | | |
|---|--------|
| a) pojízdny agregát PA 300 | 53,5 t |
| b) strojní čistička SČ 600 (SČ 600 S) | 82 t |

8. Brzdění

- a) strojní čistička SČ 600 (sanační stroj SČ 600 S) a pojízdný agregát PA 300 jsou vybaveny tlakovou brzdou přímočinnou i samočinnou; na stanovištích řidiče PA 300 a v pracovních kabině s pomocným stanovištěm řidiče na SČ 600 (SČ 600 S) jsou umístěny brzdiče samočinné i přímočinné brzdy; litinové brzdové zdře,

- b) brzdící váha
- | | | |
|---|-------------------------------|-----------------|
| - | pojízdný agregát PA 300 | P = 57 t |
| | | G = 46 t |
| | | ruční 7 + 7 t |
| - | stroj SČ 600 (SČ 600 S) | P = 56 t (54 t) |
| | | G = 35 t (46 t) |
| | | ruční 15 t |

- c) při jízdě jako vlak s použitím hnacího vozidla a při zařazení do vlaku je

možné tlakovou brzdu soupravy SČ 600 (SČ 600 S) zapínat do průběžné brzdy vlaku.

9. Největší hmotnost na nápravu 20,5 t

10. Počet náprav

- a) pojízdný agregát PA 300 4 (2 x 2)
- b) strojní čistička SČ 600 (sanační stroj SČ 600 S) 4 (2 x 2)

11. Délka přes nárazníky

- a) pojízdný agregát PA 300 13,5 m (14,0 m)
- b) stroj SČ 600 (SČ 600 S) 24,0 m (24,3 m)

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není potřebná výluka koleje ani napětová výluka; pro jízdu vlaku po sousední koleji nejsou potřebná žádná omezení,
- b) souprava smí pracovat jen na vyloučené koleji a za napětové výluky; okolo pracoviště soupravy smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).

13. Spojování vozidel

- a) oba díly soupravy (PA 300 a SČ 600 nebo SČ 600 S) jsou na obou čelech vybaveny narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby, brzdovými spojkami hlavního a napájecího potrubí a kabelovým spojením pro řízení, dorozumívání a přenos elektrické energie při práci,
- b) při jízdě se strojem SČ 600 (SČ 600 S) v čele soupravy podle čl. 2c) této přílohy musí být mezi pojízdovým agregátem a strojem kromě hlavního brzdového potrubí propojeno rovněž potrubí napájecí,
- c) za soupravu strojní čističky SČ 600 (sanačního stroje SČ 600 S) je možné při jízdě vlastním pohonem pojezdu s pojízdovým agregátem v čele řadit železniční vozy nebo nečinná vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu při dodržení podmínek uvedených v tab.4 předpisu ČD D 2/1 (stroj SČ 600 resp. SČ 600 S je vozidlo lehké stavby) při současném respektování bodu 3 této přílohy,
- d) souprava SČ 600 (SČ 600 S) je vybavena napájecím potrubím, které je na obou čelech PA 300 a SČ 600 (SČ 600 S) ukončeno spojkami se zrcadlovou hlavicí žluté barvy.

14. Ostatní údaje

- a) svěšování a rozvěšování vozidel soupravy SČ 600 (SČ 600 S), případně i dalších vozidel se soupravou dopravovaných (nejedná-li se o zařazení soupravy do vlaku), vykonávají zaměstnanci osádky soupravy,

- b) při dopravě soupravy SČ 600 (SČ 600 S) musí být pracovní části stroje zajištěny v přepravní poloze; za jejich zajištění odpovídá vedoucí stroje (soupravy) případně průvodce,
- c) se soupravou SČ 600 (SČ 600 S) je potřebné posunovat s největší opatrností, odražení a spouštění je zakázáno,
- d) při odstavení soupravy není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- e) pokud není uvedeno jinak, platí pro pojízdný agregát PA 300 podmínky stanovené v příloze č.X/7 tohoto předpisu.
- f) SČ 600 (600 S) je označena písmenem „A“,
- g) při obsluze SČ 600 (600 S) a pomocných pracích kolem ní musí být zachována potřebná opatrnost vzhledem k nebezpečí odletu štěrku a výskytu překážek, rovněž je nutné sledovat činnost dopravníků a polohu otočného dopravníku se zřetelem na návěstidla, stožáry a další překážky, jakož i provoz po sousední koleji.

Strojní čistička šterkového lože DELČ 800

1. Strojní čistička šterkového lože DELČ 800 je čtyřnápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu sloužící k čištění šterkového lože v celém profilu koleje bez nutnosti předzvedávání koleje.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za čističku zařadit vozy normální stavby nebo jiná nečinná drážní vozidla s nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby. Hmotnost přivěšených vozidel smí být nejvýše 90 t (viz však bod 5a této přílohy),
- b) čistička se řadí do vlaku nebo PMD za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tabulky 4 předpisu ČD D 2/1; lze ji dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 70 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla 80 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s hmotností přivěšených vozidel do :
 - 90 t 5 ‰
 - 65 t 8 ‰
 - 25 t 15 ‰
- b) samotný stroj vlastním pohonem pojezdu 20 ‰
- c) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost stroje 80 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzdíč přímočinné i samočinné brzdy,
- b) brzdící váha: - G 52 t
- ruční 11 + 11 t

- c) při jízdě bez přivěšených vozidel jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdicích procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdicích procent provádějí podle předpisu V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku se samočinná tlaková brzda speciálního vozidla do průběžné brzdy vlaku zapíná.

9. Největší hmotnost na nápravu 20 t

10. Počet náprav 4

11. Délka přes nárazníky 24,3 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) čistička smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napět'ové výluky; podél pracoviště strojní čističky smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl.1139 předpisu ČD D 2).

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) svěšování a rozvěšování dalších drážních vozidel s SČ DELČ 800 dopravovaných (nejedná-li se o zařazení SČ do soupravy vlaku) vykonávají pracovníci osádky SČ DELČ 800,
- b) při dopravě SČ DELČ 800 musí být pracovní části stroje zajištěny v přepravní poloze - za jejich zajištění odpovídá vedoucí stroje, případně průvodce,
- c) při odstavení čističky není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D2,
- d) SČ DELČ 800 je označena písmenem „A“,
- e) při obsluze čističky a pomocných pracích kolem ní musí být zachována potřebná opatrnost vzhledem k nebezpečí odletu šterku a výskytu překážek, rovněž je nutné sledovat činnost dopravníků a polohu otočného dopravníku se zřetelem na návěstidla, stožáry a další překážky, jakož i provoz po sousední koleji.

Strojní čistička šterkového lože SČH 150

1. Strojní čistička šterkového lože SČH 150 je dvounápravový stroj s vlastním pohonem pojezdu sloužící k čištění šterkového lože za hlavami pražců.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit jiná drážní vozidla vybavená nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby o hmotnosti nejvýše 20 t,
- b) stroj se řadí do vlaku nebo PMD za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tabulky 4 předpisu ČD D 2/1; lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu..... 60 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla..... 60 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s hmotností přivěšených vozidel do 20 t 20 ‰
- b) samotný stroj vlastním pohonem pojezdu 30 ‰
- c) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost stroje 41 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzdící přímočinné i samočinné brzdy,
- b) brzdící váha: - G 19 t
- ruční 10 t
- c) při jízdě bez přivěšeného vozidla jako vlak vlastním pohonem pojezdu se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidiči speciálního vozidla,

- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšeným vozidlem se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdicích procent provádí podle předpisu V 15/1,
- e) při zařazení do vlaku se samočinná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy vlaku zapíná.

9. Největší hmotnost na nápravu 21 t

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 15,36 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat na vyloučené koleji za napětové výluky; na neelektrizovaných tratích i v přestávkách mezi vlaky bez výluky koleje; podél pracovního strojní čističky smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) svěšování a rozvěšování dalších drážních vozidel s čističkou dopravovaných (nejedná-li se o zařazení SČH 150 do soupravy vlaku), vykonávají zaměstnanci osádky SČH 150,
- b) při dopravě SČH 150 musí být pracovní části stroje zajištěny v přepravní poloze - za jejich zajištění odpovídá vedoucí stroje, případně průvodce,
- c) s SČH 150 je potřebné posunovat s největší opatrností, odrážení a spouštění je zakázáno,
- d) při odstavení čističky není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- e) SČH 150 je označena písmenem „A“,
- f) při obsluze čističky a pomocných pracích kolem ní musí být zachována potřebná opatrnost vzhledem k nebezpečí odletu štetku a výskytu překážek, rovněž je nutné sledovat činnost dopravníků a polohu otočného dopravníku se zřetelem na návěstidla, stožáry a překážky, jakož i provoz po sousední koleji.

SKUPINA PŘÍLOH II

**Stroje pro úpravu výškové a směrové polohy koleje a
výhybek**

Strojní podbiječka pražců SP 62

1. Strojní podbiječka pražců SP 62 je dvounápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu sloužící ke strojnímu podbíjení pražců. Podbíjecí agregáty jsou umístěny před přední nápravou.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost

Pro oba způsoby dopravy platí následující tabulka:

spád ‰	rychlost v km/h
do 5	40
6 - 15	35
16 - 25	30
26 - 35	20
36 - 40	15

Při jízdě přes křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky..... 20 km/h

4. Největší sklon..... 40 ‰

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 90 m

6. Hmotnost stroje 17 t

7. Brzdění

a) brzda automobilová

b) brzdící váha neudána

c) závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v tabulce rychlostí (čl. 3 této přílohy),

d) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla.

8. Největší hmotnost na nápravu 10 t

9. Počet náprav 2

10. Délka stroje 7,0 m

11. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

12. Spojování vozidel

- a) stroj nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) za stroj je možné tuhou spojkou připojit přívěsný vozík o největší hmotnosti 1,5 t, přičemž podmínky uvedené v tabulce rychlostí (čl. 3 této přílohy) se nemění.

13. Ostatní údaje

- a) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž stroj pracuje, a provozovanou kolejí zakázána,
- b) stroj je označen písmenem „A”,
- c) při odstavování strojní podbíječky není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Automatická strojní podbíječka Unomatic 08 - 16

1. Automatická strojní podbíječka Mainliner Universal 07-16 je čtyřnápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, které směrově a výškově upravuje polohu koleje.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
 - b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
- průvodce: jeden člen osádky,

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit jiná nečinná drážní vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby o hmotnosti nejvíce 35 t,
- b) stroj je dovoleno řadit do vlaku nebo PMD bez omezení a lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 80 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla 80 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s hmotností přivěšených vozidel do 35 t 35 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost stroje 42 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzdíč samočinný i přímočinný brzdy; nekovové brzdové špalíky,
- b) brzdící váha: - P 45 t
 - G 28 t
 - ruční neudána
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel (jako vlak i jako PMD) se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,

- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdicích procent provádí podle předpisu V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku nebo PMD bez vlastního pohonu pojezdu se samostatná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy soupravy nezapíná; výjimečně ji lze zapnout při zařazení do PMD nebo služebního vlaku, je-li to nutné k dosažení potřebných brzdicích procent.

9. Největší hmotnost na nápravu	11 t
10. Počet náprav	4
11. Délka přes nárazníky	18 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž stroj pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Automatická strojní podbýječka Plasser 09 - 16 CSM

1. Automatická strojní podbýječka Plasser 09-16 CSM je kloubové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, které upravuje směrovou a výškovou polohu koleje včetně hutnění šterku za hlavami pražců kontinuálním způsobem.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
 - b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
- průvodce: jeden člen osádky,

3. Řádění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit jiná nečinná drážní vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby o dopravní hmotnosti nejvíce 30 t,
- b) stroj je dovoleno řadit do vlaku nebo PMD bez omezení a lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 80 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla 100 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s povolenou hmotností přivěšených vozidel 30 t 35 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 100 m

7. Hmotnost stroje 69 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzdič přímočinné i samočinné brzdy; nekovové brzdové špalíky,
- b) brzdicí váha: - P 41 t
- G 35 t
- ruční neudána
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdicích procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsobu brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,

- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdicích procent provádí podle předpisu ČD V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku nebo PMD bez vlastního pohonu pojezdu se samočinná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy vlaku nezapíná; výjimečně ji lze zapnout, je-li to nutné k dosažení potřebných brzdicích procent.

9. Největší hmotnost na nápravu	13,5 t
10. Počet náprav	5+1
11. Délka přes nárazníky	27,6 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení.

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Automatická strojní podbíječka ASP 400

1. Automatická strojní podbíječka ASP 400 je dvounápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, které směrově a výškově upravuje polohu koleje.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) strojem lze přepravovat přívěsný vozík do hmotnosti 1,5 t,
- b) při jízdě s použitím hnacího vozidla je dovoleno zařadit na konec soupravy pouze jeden samostatný stroj ASP 400.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu..... 30 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla 30 km/h
- c) při jízdě s přívěsným vozíkem (1,5 t):
 - přes křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky 20 km/h
 - v ostatních případech 30 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu 35 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

7. Hmotnost stroje 23 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná; nekovové nebo kovové brzdové špalíky; stroj není vybaven ruční brzdou běžného typu, ale pružinovou zajišťovací brzdou,
- b) brzdící váha (P)..... 7 t
- c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá podle části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě s nebrzděným přívěsným vozíkem (1,5 t) se postupuje podle odstavce c),

- e) při jízdě jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla a při zařazení na konci vlaku se stroj musí spojit s potrubím průběžné brzdy hnacího vozidla - toto spojení je nutné pouze k odbrzdění zajišťovací pružinové brzdy ASP 400, která však neplní funkci provozní brzdy.

9. Největší hmotnost na nápravu 13 t

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 15 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdu vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

13. Spojování vozidel

- a) stroj má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby pro použití pouze podle čl. 3 této přílohy,
b) za stroj je možno tuhou spojkou přivěsit přívěsný vozík o největší hmotnosti 1,5 t.

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A”,
b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Automatická strojní podbiječka ASP 400.1 (ASP 400.1-S)

1. Automatická strojní podbiječka ASP 400.1 je dvounápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, které směrově a výškově upravuje polohu koleje; ASP 400.1 - S je navíc vybavena zařízením pro úpravu styků. Rozdílné údaje pro stroj ASP 400.1 - S jsou uvedeny v závorce.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

- a) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit vozy normální stavby nebo jiná nečinná drážní vozidla vybavená nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby hmotností nejvíce 25 t,
- b) stroj se řadí do soupravy za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tabulky 4 předpisu ČD D 2/1; lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 50 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla 50 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s povolenou hmotností přivěšených vozidel 25 t 30 ‰
- b) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu bez přivěšených vozidel 35 ‰
- c) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

7. Hmotnost stroje 28,5 t (30,1 t)

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná; brzdíč přímočinné i samočinné brzdy; nekovové brzdové špalíky; stroj není vybaven ruční brzdou běžného typu, ale pružinovou zajišťovací brzdou,
- b) brzdící váha (G) 22 t

- c) při jízdě bez přivěšených vozidel jako vlak nebo PMD se zkouška brzd a výpočet skutečných brzdicích procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdicích procent provádí podle předpisu ČD V 15/I,
- e) při jízdě s použitím hnacího vozidla a při zařazení do vlaku se stroj musí spojit s potrubím průběžné brzdy; toto spojení je nutné k odbrzdění zajišťovací pružinové brzdy stroje; vlastní samočinná tlaková brzda stroje se do průběžné brzdy vlaku nezapíná; výjimečně ji lze zapnout, je-li to nutné k dosažení potřebných brzdicích procent.

9. Největší hmotnost na nápravu15,3 t (16,1 t)

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 15 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napět'ové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení.

13. Spojování vozidel

- a) stroj má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby,
- b) stroj je vybaven napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno spojkami se spojkovými hlavicemi natřenými žlutě.

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Automatická strojní podbiječka pražců MARK IV

1. Automatická strojní podbiječka Mark IV je dvounápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu, které směrově a výškově upravuje polohu koleje.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

ASP Mark IV se přepravuje pouze samostatnou jízdou.

4. **Maximální dovolená rychlost** 40 km/h

Při jízdě přes křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky 20 km/h

5. **Největší sklon** 35 ‰

6. **Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)** 150 m

7. **Hmotnost stroje** 28 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná, nekovové brzdové špalíky; stroj není vybaven ruční brzdou běžného typu, ale pružinovou zajišťovací brzdou,
- b) brzdící váha neudána
- c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá podle části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla.

9. **Největší hmotnost na nápravu** 16 t

10. **Počet náprav** 2

11. **Délka stroje** 15 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdu vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky. Pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

13. Spojování vozidel

Stroj nemá nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby, je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky; odbrzdění pružinové zajišťovací brzdy stroje se provede mechanicky,

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Automatická strojní podbíječka 08-475 UNIMAT 4S

1. Automatická strojní podbíječka 08-475 UNIMAT 4S je řešena jako pětínápravové dvoudílné kloubem spojené speciální hnací vozidlo. Stroj provádí úpravu geometrie koleje a výhybek na všech typech pražců a kolejnic používaných na tratích ČD včetně hutnění šterku za hlavami pražců. Stroj je vybaven přídatným zdvihem při podbíjení výhybek.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řazení vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit jiná nežinná drážní vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby o dopravní hmotnosti nejvíce 80 t,
- b) stroj je dovoleno řadit do vlaku nebo PMD pouze na konce soupravy, lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu..... 100 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla..... 100 km/h

5. Největší sklon

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s povolenou hmotností přivěšených vozidel 80 t..... 35 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 120 m

7. Hmotnost stroje..... 84,4 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzdíč přímočinné i samočinné brzdy; nekovové brzdové špalíky,
- b) brzdící váha: - P..... 63 t
- G..... 58 t

- c) při jízdě bez přivěšených vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/1,
- e) při zařazení do vlaku nebo PMD bez vlastního pohonu pojezdu se samostatná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy vlaku nezapíná; výjimečně ji lze zapnout, je-li to nutné k dosažení potřebných brzdících procent.

9. Největší hmotnost na nápravu..... 21,34 t

10. Počet náprav..... 5

11. Délka přes nárazníky..... 27,44 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napět'ové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení.

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

SKUPINA PŘÍLOH III

Stroje pro snímání a kladení kolejí (výhybek)

Vozový jeřáb UK 25/18

1. Vozový jeřáb UK 25/18 je šestinápravové speciální vozidlo (stroj) s vlastním pohonem pojezdu sloužící ke snímání a kladení kolejových polí do délky 25 m a hmotnosti do 18 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky; dopravuje se jako zásilka s překročením ložné míry oboustranně ve výši 500-3300 mm ve vzdálenosti 6200 mm od obou otočných čepů a to o 125 mm při $R = 250$ m,

Poznámka:

Přeprava stroje musí být vždy předem projednána. Doprava jeřábů se provádí jen dle ohlašovací nebo instradační dálhopisné zprávy.

Přechodnost jeřábu v dopravní poloze se řídí přechodností pro šestinápravové vozy (dále viz čl. 1258 předpisu ČD D 2 a příslušná ustanovení předpisu ČD D 31).

- b) vlastním pohonem pojezdu a to pouze na vyloučenou kolej nebo při posunu ve stanici, případně na pracovišti s překročením ložné míry mimo údaje uvedené v čl. 2a navíc jednostranně ve středu vozu o šířku sedačky obsluhovacího panelu.

Poznámka:

Sedačka musí být na dvoukolejně trati nasazena vždy na odvrácené straně od sousední koleje. Při posunu ve stanici musí řidič před osazením sedačky prověřit prostorové uspořádání pojižděných kolejí s ohledem na bezpečné projetí kolem nástupišť, návěstidel, podpěr trakčního vedení, osvětlení apod. Po skončení posunu musí být sedačka vždy odstraněna.

3. Řazení vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

- a) při zařazení do vlaku nebo PMD musí být k jeřábu v přepravní poloze připojen z obou stran ochranný nízkostěnný nebo plošinový vůz dlouhý nejméně 13 m o dopravní hmotnosti nejméně 13 t z důvodu přesahu výložníku jeřábu přes vlastní plošinu; za dodržení těchto podmínek odpovídá průvodce; jeřáb s ochrannými vozy je možno zařadit do nákladního vlaku i PMD a lze jej dopravovat i vlakem bez obsluhy vlaku,

- b) na pracovní místo se mohou vozové jeřáby dopravovat v soupravě pro snímání (kladení) kolejových polí s tím, že funkci v tomto případě pouze jednoho ochranného vozu zabezpečuje vůz pro přepravu kolejových polí prázdný nebo ložený tak, aby splňoval podmínky uvedené v čl. 3a této přílohy.
- 4. Maximální dovolená rychlost**
- | | |
|--|---------|
| a) vlastním pohonem pojezdu..... | 20 km/h |
| b) s použitím hnacího vozidla: | |
| - v koleji přímé a v obloucích o $R \geq 600$ m..... | 70 km/h |
| - v obloucích o $R < 600$ m..... | 40 km/h |
| - ve výhybkách při jízdě do odbočky | 25 km/h |
- 5. Největší sklon**
- | | |
|-------------------------------------|-------------|
| a) vlastním pohonem pojezdu | 25 ‰ |
| b) s použitím hnacího vozidla | bez omezení |
- 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)** 150 m
- 7. Hmotnost stroje** 102 t
- 8. Brzdění**
- a) brzda tlaková přímočinná s brzdícím,
- b) brzdící váha: - P..... 27 t
- ruční
- 20 t
- c) při jízdě vlastním pohonem pojezdu (bez přivěšených vozidel) se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) jeřáb je vybaven samočinnou brzdou, která po konstrukční stránce (složitá obsluha, údržba a opravy u ČD nezavedeného typu) nezaručuje spolehlivé účinkování v provozu. Proto se samočinná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy vlaku nebo posunu mezi dopravami nezapíná; využívá se pouze průběžné potrubí.
- 9. Největší hmotnost na nápravu** 17,5 t
- 10. Počet náprav** 6
- 11. Délka stroje včetně výložníku** 43,33 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při zařadění do vlaku nebo PMD není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky (viz však bod 2a) této přílohy),
- b) stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napět'ové výluky.
Poděl pracoviště jeřábu smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2). Při práci jeřábu na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročením ložné míry.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb je označen písmenem „A“,
- b) při jízdě vlaku po sousední koleji se musí práce včas přerušit, navijáky kladkostrojů odtížit spuštěním kolejového pole a pracovníci musí včas odejít z prostoru mezi vyloučenou a provozovanou kolejí do vyloučené koleje,
- c) řídit UK 25 je dovoleno z jednoho řídícího stanoviště, které je na dvoukolejně trati na vnější straně; páky a rukojeti druhého řídícího stanoviště musí být postaveny do nulové polohy a palubní deska řízení uzavřena krytem. Obdobně musí být ovládána i jeřábová část ze stanoviště, umístěného na vnější straně dvoukolejně trati,
- d) přetahovat svazky kolejových polí na plošinových vozech je dovoleno jen v přímé koleji a v obloucích o poloměru 600 m a větším; přetahovat svazky kolejových polí při průjezdu vlaku po sousední koleji je zakázáno.

Motorový plošinový vůz MPD

1. Motorový plošinový vůz MPD patří do soupravy vozového jeřábu UK 25 a slouží k přetahování svazků kolejových polí k vozovému jeřábu, případně k posunu plošinových vozů s válečkovou dráhou. Je vybaven dvěma hnacími dvounápravovými podvozky.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to pouze na vyloučenou kolej nebo při posunu ve stanici případně na pracovišti, s překročenou ložnou mírou ve středu vozu o šířku sedačky obsluhovacího panelu,

Poznámka:

Sedačka musí být na dvoukolejné trati nasazena vždy na odvrácené straně od sousední koleje. Při posunu ve stanici musí řidič před osazením sedačky prověřit prostorové uspořádání pojižděných kolejí s ohledem na bezpečné projetí kolem nástupišť, návěstidel, podpěr trakčního vedení, osvětlení apod. Po skončení posunu musí být sedačka vždy odstraněna.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Motorový plošinový vůz je možno zařadit do nákladního vlaku nebo PMD bez omezení a lze jej dopravovat i ve vlaku bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) s použitím hnacího vozidla 50 km/h
- b) vlastním pohonem pojezdu: - na širé trati 30 km/h
- ve stanici 20 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu 20 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost stroje 39 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková, přímočinná s brzděčem
- b) brzdící váha: - P 20 t
- ruční 7 t

Příloha III/1 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

- c) při jízdě vlastním pohonem pojezdu se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdicích procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) motorový plošinový vůz je vybaven samočinnou brzdou, která po konstrukční stránce (složitá obsluha, údržba a opravy u ČD nezavedeného typu) nezaručuje spolehlivé účinkování v provozu. Proto se samočinná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy vlaku nezapíná; využívá se pouze průběžného potrubí.

9. Největší hmotnost na nápravu 10 t

10. Počet náprav 4

11. Délka přes nárazníky 16,8 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

Při zařazení do vlaku, PMD nebo při posunu není třeba výluky koleje ani napětové výluky.

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) při odstavování motorového plošinového vozu není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- b) řídit MPD je dovoleno z jednoho řídícího stanoviště, které je na dvoukolejné trati na vnější straně; páky a rukojeti druhého řídícího stanoviště musí být postaveny do nulové polohy a palubní deska řízení uzavřena krytem,
- c) přetahovat svazky kolejových polí na plošinových vozech je dovoleno jen v přímé koleji a v obloucích o poloměru 600 m a větším; přetahovat svazky kolejových polí při průjezdu vlaků po sousední koleji je zakázáno,
- d) motorový plošinový vůz MPD je označen písmenem „A“.

**Vozy Pa, Pao, Pam s válečkovou dráhou sloužící
pro přepravu kolejových polí**

1. Plošinové vozy s válečkovou dráhou jsou v podstatě vozy Pa, Pao, Pam doplněné o válečkovou dráhu a slouží k přepravě kolejových polí.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelená souprava ve vlaku nebo PMD s použitím hnacího vozidla (souprava ložených nebo prázdných vozů),
technický doprovod: (pouze u ložené soupravy) 2 zaměstnanci organizace přepravující kolejová pole, z nichž jeden je určen jako vedoucí, který oznámí zaměstnanci sepisujícímu výkaz vozidel hmotnost nákladu jednotlivých vozů,
- b) jako PMD s použitím hnacího vozidla, a to pouze na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji (souprava ložených nebo prázdných vozů),
technický doprovod: není nutný za předpokladu, že před odjezdem na vyloučenou kolej a zpět je souprava co do správnosti upevnění nákladu prohlédnuta vedoucím práce nebo jím určeným zaměstnancem, který oznámí zaměstnanci sepisujícímu výkaz vozidel pro nákladní vlak hmotnost nákladu jednotlivých vozů,
- c) nákladním vlakem (prázdné vozy).

3. Řádění ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

- a) ložené vozy pro přepravu kolejových polí se dopravují vždy jen samostatnou jízdou služebního vlaku nebo PMD s tím, že v jedné soupravě smí být nejvýše 25 ložených vozů; šroubovky vozů musí být utaženy tak, aby byly nárazníky mírně stlačeny; postrk u ložené soupravy není dovolen,
- b) na konci soupravy vozů pro přepravu kolejových polí se zařadí návěstní vůz vhodný pro přepravu dvou pracovníků technického doprovodu; před tento vůz je možno zařadit vozový jeřáb UK 25 v přepravní poloze s ochrannými vozy; u prázdné soupravy je rovněž dovoleno před tento vůz zařadit jiná speciální vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby za předpokladu, že jsou dodržena ustanovení předpisu ČD V 15/I,
- c) na konci soupravy vozů pro přepravu kolejových polí jedoucí jako PMD na vyloučenou kolej nemusí být zařazen návěstní vůz; na konci soupravy smí být zařazen vozový jeřáb UK 25; na konci prázdné soupravy smí být zařazena jiná speciální vozidla vybavená narážecím a táhlovým

ústrojm normální stavby za předpokladu, že jsou dodržena ustanovení předpisu ČD V 15/l. Souprava může být na vyloučenou kolej a zpět sunuta za podmínky dodržení čl. 811 a 1372 předpisu ČD D 2.

4. Maximální dovolená rychlost

a) ložené soupravy:

- na trati 50 km/h
 - ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h
na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti
přes výhybky 10 km/h
 - ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší
přes výhybky 10 km/h
 - při posunu 10 km/h
- O těchto rychlostech zprávi vedoucí technického doprovodu výpravčího výchozí stanice a při posunu i strojvedoucího posunující lokomotivy.

b) prázdné soupravy podle údajů na vozech

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)

- a) ložená souprava 150 m
- b) prázdná souprava podle typů vozů

7. Hmotnost vozů pro přepravu kolejových polí uvedena na vozech

8. Brzdění

- a) vozy jsou vybaveny samočinnou průběžnou brzdou,
- b) brzdící váha je uvedena na vozech; před odjezdem soupravy dá oprávněný pracovník přestavovače vozů, na nichž leží kolejová pole v délce přesahující polovinu vozu do polohy "ložený", u ostatních vozů do polohy "prázdný."

9. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky,
- b) při práci je souprava obvykle součástí linky pro komplexní rekonstrukce železničního svršku.

10. Ostatní údaje

- a) vozy ložené kolejovými poli je třeba posunovat s největší opatrností; odrážení a spouštění je zakázáno; jízda přes svážný pahrbek není dovolena; jízda ložené soupravy musí být plynulá, rychlostní brzdění se smí použít jen v případě nebezpečí,

- b) v ohlášení odjezdu vlaku a ve zprávě o odjezdu vlaku se uvede, že vlak veze plošinové vozy ložené kolejovými poli,
- c) místo vykonání technické prohlídky vozů a zaměstnance k úplné zkoušce brzdy ve výchozí stanici stanoví příslušné OPŘ podle místních podmínek a předpisu ČD D 2, resp. V 62,
- d) ve stanici nakládky a po dohodě vedoucího technického doprovodu s výpravčím nácestné stanice, kde vlak bude mít delší pobyt, přesvědčí se technický doprovod, zda během jízdy nedošlo k nějaké závadě na nákladu; o ukončené prohlídce zpraví vedoucí technického doprovodu strojvedoucího,
- e) při odstavování vozů sloužících pro přepravu kolejových polí (ložených i prázdných) není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Příloha III/3 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Pokladač kolejových polí PKP 25/20

1. Pokladač kolejových polí PKP 25/20 tvoří most pokladače a nákladní automobil T 138 (T 148). Most pokladače spočívá přední částí na automobilu T 138 (T 148) a zadní částí na portálu, který pojíždí po kolejích. Automobil je přizpůsoben pro jízdu po koleji i po kolejovém loži. PKP 25/20 slouží ke snímání a kladení kolejových polí do délky 25 m.

2. Způsob dopravy

- a) vlastním pohonem pojezdu pouze na vyloučené koleji,
- b) s použitím hnacího vozidla pouze na vyloučené koleji s podmínkou zařazení alespoň jednoho svazku kolejových polí na podvozcích Vz 53 mezi hnací vozidlo a pokladač; vozidla nesmí být sunuta, průvodce: jeden člen osádky.

Poznámka:

Při jízdě pokladače přes výhybky musí být kryty výměnových zámek uzavřeny.

3. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu:
 - při jízdě automobilem vpřed 20 km/h
 - při jízdě automobilem vzad 8 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla 20 km/h

Při všech způsobech dopravy při jízdě přes výhybky, kolejové křižovatky, silniční úrovňové přejezdy a kolem nástupišť a ramp 5 km/h

4. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu (bez svazku kolejových polí) 30 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 200 m

Poznámka:

Jízda jeřábu v převýšení je podmíněná rychlostí větru - viz grafy příčné stability v návodu pro obsluhu.

6. Hmotnost stroje 37,9 t

7. Brzdění

- a) stroj je vybaven automobilovou brzdou T 138 (T 148),
- b) brzdící váha neudána
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel vlastním pohonem pojezdu se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou

funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,

- d) při jízdě s použitím hnacího vozidla se stroj do průběžné brzdy nezapíná.

8. Počet náprav	5
9. Délka stroje	57,15 m

10. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napěťové výluky; podél pracoviště pokladače smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D2); při práci pokladače na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední koleji vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou,
- b) při práci i při jízdě na tratích dvoukolejných, vícekolejných a souběžných v obloucích:
- o $r < 300$ m se stroj nesmí setkat s vlakem ani posunem mezi dopravními jedoucími po sousední koleji,
 - o $r < 500$ m se nesmí setkat s vlakem vezoucími zásilku s překročenou ložnou mírou.
- Oblouky o $r < 300$ m ($r < 500$) oznámí zástupce příslušné SDC výpravčímu včas před odjezdem stroje ze stanice, popř. včas před započatím práce v těchto obloucích,
- c) pro dopravu a práci stroje na tratích s osovou vzdáleností kolejí menší než 4 m musí být ČD, DDC vydány zvláštní podmínky.

11. Spojování vozidel

- a) stroj nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby,
- b) stroj je možno pomocí kolejových polí na podvozcích Vz 53 jednostranně spojit s hnacím vozidlem,
- c) připojení jiných vozidel (kromě zhutňovače kolejového lože KZ 1000) není dovoleno.

12. Ostatní údaje

- a) stroj není označen písmenem „A“,
- b) při jízdě vlaku po sousední koleji se musí práce včas přerušit a navijáky kladkostrojů odtížit spuštěním kolejového pole; pracovníci musí včas odejít z prostoru mezi vyloučenou a provozovanou kolejí do vyloučené koleje.

Pokladač kolejových polí PKP 25/20 i

1. Pokladač kolejových polí PKP 25/20i slouží pro pokládku a snímání kolejových polí do největší hmotnosti 20 t a délky 25 m. Základní konstrukci pokladače tvoří tři příhradové nosníky a jeden plnostěnný nosník (dílce D), portál s železničním podvozkem a samostatný tahač T 815 Ž, na kterém je uložena přední část konstrukce pomocí kloubového závěsu. Na tahači je umístěna elektrocentrála. Tahač je přizpůsobený pro jízdu po koleji i po kolejovém loži.

2. Způsob dopravy

- a) vlastním pohonem pojezdu pouze na vyloučené koleji. Při jízdě směrem vzad musí být u elektrocentrály zaměstnanec obsluhy, který má trvalé telefonické spojení s řidičem T 815 Ž. Řidič T 815 Ž musí okamžitě uposlechnout všechny pokyny a příkazy zaměstnance obsluhy u elektrocentrály; při ztrátě spojení musí stroj ihned zastavit. Řidič T 815 Ž a pracovník obsluhy u elektrocentrály jsou povinni navzájem si hlásit zpozorované návěsti a poruchy. Výjimečně lze v rámci montáže a demontáže PKP v žst. v nejnutnějším rozsahu posunovat se samotným tahačem T 815 Ž,
- b) s použitím hnacího vozidla jen na vyloučené koleji a s podmínkou zařazení alespoň jednoho svazku kolejových polí na podvozcích Vz 53 mezi hnací vozidlo a pokladač; vozidla nesmí být sunuta, průvodce: řidič T 815 Ž.

Poznámka:

Při jízdě pokladače přes výhybky musí být kryty výměnových zámků uzavřeny.

3. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu:
 - při jízdě tahačem vpřed 30 km/h
 - při jízdě tahačem vzad 20 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla a za dodržení podmínek uvedených v čl. 2 b) této přílohy 20 km/h

Při všech způsobech dopravy při jízdě přes výhybky, kolejové křižovatky, silniční úrovňové přejezdy, okolo nástupišť a ramp

a přes mosty bez průběžného štěrkového lože 5 km/h

Při všech způsobech dopravy se musí dodržovat mezní hodnoty dané tabulkou III/5/1 této přílohy.

4. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu 40 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla podle dosažených brzdících procent

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

6. Hmotnost stroje 63,75 t

7. Brzdění

- a) stroj je vybaven automobilovou brzdou T 815 Ž,
- b) brzdící váha neudána
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel vlastním pohonem pojezdu se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě s použitím hnacího vozidla se stroj do průběžné brzdy nezapíná; motor tahače musí být v chodu.

8. Počet náprav 9

9. Délka stroje 53,12 m

10. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) stroj smí pracovat jen na vyloučené koleji a za napětové výluky; podél pracoviště pokladače smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvíce 50 km/h (viz čl.1139 předpisu ČD D 2). Při práci pokladače na dvojkolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročením ložné míry,
- b) při práci na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích v obloucích:
 - o $r \geq 400$ m a osové vzdálenosti 4 m a menší nesmí být pracovní kabina zavěšena směrem k sousední koleji; na sousední kolej nesmí být vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročením ložné míry,
 - o $r < 400$ m se stroj nesmí setkat s vlakem ani s posunem mezi dopravními jedoucím po sousední koleji,

11. Spojování vozidel

- a) stroj nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby,
- b) stroj je možné pomocí svazků kolejových polí na podvozcích Vz 53 jednostranně spojit s hnacím vozidlem,
- c) připojení jiných vozidel (kromě zhutňovače KZ 1000) není dovoleno.

12. Ostatní údaje

- a) stroj není označen písmenem A,
- b) při každém odstavení pokladače je potřebné pokladač zajistit ruční brzdou, podložit klínem a kotvit ke koleji podle návodu pro obsluhu,
- c) při jízdě vlaku po sousední koleji se musí práce včas přerušit a navijáky kladkostrojů odtížit spuštěním kolejového pole. Pracovníci musí včas odejít z prostoru mezi vyloučenou a provozovanou kolejí.

Tabulka III/5/1

Mezní rychlosti jízdy pokladače v závislosti na rychlosti větru, převýšení koleje a poloměru oblouku.

Oblouk $r \geq 200$ m Přímá trať	Max. rychlost větru [m/s]				
	0	5	10	15	20
Rychlost jízdy [km/h]	Největší dovolené převýšení [mm]				
2	150			110	80
4					
10	80				
15	50				0
20					
25	0				
30					

Poznámka: Při převýšení koleje mezi uvedenými hodnotami je třeba určit rychlost jízdy pokladače z hodnoty převýšení nejbližšího vyššího.

Oblouk $150 \text{ m} \leq r < 200 \text{ m}$

Nejvyšší rychlost jízdy $v = 4 \text{ km/h}$

Nejvyšší dovolená rychlost větru $v_w = 5 \text{ m/s}$

Oblouk $110 \text{ m} \leq r < 150 \text{ m}$

Největší rychlost jízdy $v = 2 \text{ km/h}$

Nejvyšší dovolená rychlost větru $v_w = 5 \text{ m/s}$

Podvozky Vz 53 (Vz 77) pro přepravu kolejových polí

1. Podvozek Vz 53 (Vz 77 - dále jen Vz 53) tvoří dvě mohutné postranice se čtyřmi volnoběžnými koly o průměru 400 mm. Postranice jsou navzájem spojeny dvěma demontovatelnými příčníky. Velká únosnost podvozků (32 t) umožňuje jejich použití pro přepravu kolejových polí a nosníků mostů do délky 26 m.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelený služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla (souprava prázdných nebo ložených podvozků),
technický doprovod: 2 zaměstnanci organizace přepravující kolejová pole nebo prázdné podvozky, z nichž jeden je určen jako vedoucí.

Vedoucí technického doprovodu s výpravním odpovídají za správné znění rozkazu V (Pv) se stanovenými podmínkami dopravy Vz 53 dle tohoto předpisu.

Vedoucí technického doprovodu spolu se strojvedoucím odpovídají za dodržování stanovených podmínek dopravy určených touto přílohou,

- b) s použitím hnacího vozidla, a to pouze na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

technický doprovod: dva zaměstnanci organizace přepravující kolejová pole nebo prázdné podvozky, z nichž jeden je určen jako vedoucí.

Vedoucí technického doprovodu seznámí strojvedoucího s podmínkami dopravy Vz 53 dle této přílohy a spolu se strojvedoucím odpovídá za jejich dodržování.

Při jízdě na vyloučenou kolej, případně při posunu je dovoleno sunutí podvozků. Při těchto jízdách zařídí vedoucí práce střežení nezabezpečených přejezdů, jakož i přejezdů s porouchaným nebo vypnutým přejezdovým zabezpečovacím zařízením, pokud způsob zabezpečení přejezdu není stanoven rozkazem o výluce.

Je-li souprava s kolejovými poli na podvozcích Vz 53 sunuta, stojí pracovníci doprovázející soupravu na speciálních stupačkách schváleného typu, které jsou rozmístěné na soupravě tak, aby bylo zajištěno předávání návěstí strojvedoucím. Při radiotelefonickém spojení se strojvedoucím jede zaměstnanec jen na stupače v čele soupravy.

V případě, že souprava není vybavena speciálními stupačkami, musí jít v čele soupravy zaměstnanec tak, aby mohl přehlédnout kolej a dávat strojvedoucím příslušné návěsti.

Je-li souprava s kolejovými poli na podvozcích Vz 53 sunuta po spádu nebo tažena do stoupání, musí být doprovázena nejméně dvěma zaměstnanci se zarážkami, kteří jdou pěšky před sunutou nebo za taženou soupravou, popř. vedle soupravy tak, aby nebyla ohrožena jejich bezpečnost a mohli účinně zasáhnout položením zarážek v případě přetržení soupravy. V případě, že je souprava tažena do stoupání a je vybavena speciálními stupačkami, mohou zaměstnanci se zarážkami stát na stupačkách umístěných na konci vlaku.

Při obou způsobech dopravy na dvokolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí se vlak nebo PMD s kolejovými poli na podvozcích Vz 53 setkat na širé trati s vlakem s přepravou cestujících nebo vojenským vlakem jedoucím po sousední koleji. Výjimkou je pomalý posun na pracovišti, není-li souprava v oblasti výhybek.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) na konci služebního vlaku nebo PMD s kolejovými poli na podvozcích Vz 53 musí být zařaděno při jízdě do stoupání ochranné hnací vozidlo, jehož lokomotivní četa sleduje celistvost soupravy. Za ochranným hnacím vozidlem mohou být zařaděny brzdící vozy (viz čl. 8b této přílohy). Samotné ochranné hnací vozidlo je hnacím vozidlem k službě pohotovým. Ochranné hnací vozidlo, za které jsou přivěšeny brzdící vozy v případě přetržení soupravy nebo dodržení čl. 8b této přílohy je hnacím vozidlem vloženým,
- b) k vlastní soupravě podvozků se připojuje nezbytně nutný počet vozů k přepravě vlastních zařízení, případně další vozy potřebné k brzdění (brzdící vozy). Tyto vozy se u taženého služebního vlaku nebo PMD zařadí vždy mezi hnací vozidlo a soupravu ložených podvozků. Při sunutí (pouze u PMD na vyloučené koleji) se tyto vozy řadí za sunoucí hnací vozidlo.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) ložené podvozky:
 - tažené s ochranným hnacím vozidlem na konci vlaku 30 km/h
 - tažené pouze na vodorovné koleji a po spádu bez ochranného hnacího vozidla na konci vlaku 30 km/h
 - tažené do stoupání na vyloučené koleji bez ochranného hnacího vozidla..... 5 km/h
 - tažené do stoupání na vyloučené koleji bez ochranného hnacího vozidla s použitím speciální stupačky pro doprovázející zaměstnance..... 15 km/h
 - tažené přes výhybky 15 km/h
 - sunuté při použití stupaček pro doprovázející zaměstnance

- | | |
|---|---------|
| na vodorovné koleji a do stoupání | 15 km/h |
| - sunuté bez použití stupaček pro doprovázející zaměstnance,
sunuté po spádu a sunuté přes výhybky | 5 km/h |
| b) prázdné podvozky: | |
| - tažené | 30 km/h |
| - sunuté | 20 km/h |
| - přes výhybky | 5 km/h |
| c) ložené i prázdné podvozky Vz 53 po výškově a směrově
neupravené koleji | 5 km/h |

O těchto rychlostech zpraví vedoucí technického doprovodu výpravního výchozí stanice a při posunu i strojvedoucího posunujícího hnacího vozidla a současně požádá o umožnění pobytu v určených stanicích pro technickou prohlídku podvozků a kontrolu zajištění naložených kolejových polí, pokud tyto pobyty nejsou obsaženy v jízdním řádu vlaku.

5. Největší sklon viz bod 8c této přílohy

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný):

- | | |
|-------------------------------------|-------|
| - souprava ložených podvozků | 150 m |
| - souprava prázdných podvozků | 100 m |

7. Hmotnost

- hmotnost vlastního podvozku Vz 53 (podle výstroje)..... 800 - 1210 kg
- hmotnost soupravy ložených podvozků je dána počtem podvozků a hmotností přepravovaných kolejových polí; výpočet hmotnosti přepravovaných kolejových polí zajistí a oznámí zaměstnanci sepisujícím výkaz vozidel pro služební vlak vedoucí prací organizace, která kolejová pole naložila. Pro výpočet hmotnosti soupravy se uvažuje s hmotností podvozku 1200 kg.

8. Brzdění

- podvozky nejsou brzděny,
 - pro služební vlaky dopravující kolejová pole na podvozcích platí:
 - součet brzdících vah vlakového hnacího vozidla a všech vozů zařazených v čele vlaku musí vždy krýt potřebná brzdící procenta celého vlaku (tj. včetně hmotnosti ochranného hnacího vozidla a případně i brzdících vozů, zařazených za ochranným hnacím vozidlem) podle přílohy 5 k předpisu ČD V 15/1 pro druh a způsob brzdění. Počet ručních brzd přítom musí odpovídat požadavkům čl. 61 předpisu ČD V 15/1.
- Při nepřetržitém radiotelefonním spojení mezi strojvedoucím vlakového a ochranného (vloženého) hnacího vozidla se nemusí do

hmotnosti vlaku započítávat hmotnost ochranného hnacího vozidla resp. vloženého hnacího vozidla a jeho brzdících vozů,

- jako ochranná hnací vozidla se přednostně používají hnací vozidla nižších řad, doplněná v případě potřeby dalšími brzdícími vozy zařazenými za ně a zapojenými na průběžnou brzdu. Ochranné hnací vozidlo i jeho brzdící vozy musí mít rozváděče průběžné brzdy zapnuty v režimu "G" (nákladní). Při jízdě do stoupání upravuje strojvedoucí výkon a tažnou sílu, při jízdě po spádu brzdění tak, aby spojení hnacího vozidla s posledním svazkem kolejových polí bylo namáháno co nejmenšími tahovými a tlakovými silami,
- je-li na konci služebního vlaku s kolejovými poli na podvozcích Vz 53 zařadeno samotné ochranné hnací vozidlo, smí mít souprava kolejových polí hmotnost nejvýše podle údajů tabulky III/6/1. Jsou-li za ochranným hnacím vozidlem přidány brzdící vozy, neplatí tabulka III/6/1, ale součet brzdících vah hnacího vozidla a jeho brzdících vozů v režimu "G" musí kryt nejmeně následující hodnoty brzdících procent (potřebné při utržení soupravy k jejímu zajištění proti ujetí):

na stoupání do	nejméně brzdících %
5 ‰	5
10 ‰	7
15 ‰	9
20 ‰	12
25 ‰	16
30 ‰	20
35 ‰	28
40 ‰	36

Při výpočtu brzdících procent podle předchozí tabulky se za "hmotnost vlaku" ve smyslu čl. 100 předpisu ČD V 15/1 uvažuje součet hmotností soupravy kolejových polí, ochranného hnacího vozidla a jeho brzdících vozů. K ochranným hnacím vozidlům dvou-, tří- a čtyřnápravovým je dovoleno přidat nejvýše 4 nápravy brzdících vozů, k šestnápravovým nejvýše jeden dvounápravový brzdící vůz,

- c) pro PMD dopravující kolejová pole na vyloučenou kolej na podvozcích Vz 53 platí:
 - při jízdě rychlostí vyšší než 5 km/h, popř. na větším sklonu než je v tabulkách III/6/2 (III/6/3) dovoleno, musí být souprava brzděna podle přílohy 5 k předpisu ČD V 15/1,

- při jízdě po rovině nebo po spádu rychlostí nejvýše 5 km/h nemusí být souprava brzděna podle přílohy 5 k předpisu V 15/1, ale pro její hmotnost platí následující omezení:
 - sune-li soupravu kolejových polí na podvozcích Vz 53 samotné hnací vozidlo, nesmí hmotnost soupravy překročit hodnotu podle tabulky III/6/2. Sunou-li soupravu kolejových polí dvě hnací vozidla, nesmí hmotnost soupravy překročit součet hodnot podle tabulky III/6/2 pro použitá hnací vozidla,
 - jsou-li k hnacímu vozidlu přidány brzdící vozy, nesmí hmotnost soupravy kolejových polí překročit součet hodnot tabulek III/6/2 a III/6/3. Brzdící vozy se brzdí průběžnou brzdou v režimu "G" (nákladní),
 - k hnacímu vozidlu smí být připojeno jen tolik brzdících vozů, aby součet hmotností hnacího vozidla a brzdících vozů nepřekročil 160 t,
 - s ohledem na namáhání spojů mezi jednotlivými svazky kolejových polí nesmí hmotnost soupravy kolejových polí ani při použití brzdících vozů nebo dvou hnacích vozidel překročit hodnotu podle posledního řádku tabulky III/6/2,
 - při jízdě rychlostí 5 km/h je nutno počítat se zábrzdnou dráhou asi 100 m dlouhou,
 - za nepříznivého počasí, předpokládá-li se trvalé smýkání kol, popř. má-li ložená souprava podvozků pojíždět na kluzkých kolejnicích, snižují se hmotnosti soupravy o 10 %,
- při sunutí do stoupání platí pro nejvyšší přípustnou hmotnost soupravy kolejových polí údaje tabulky III/6/1, při použití brzdících vozů musí brzdící hodnoty hnacího vozidla a vozů krýt nejméně hodnoty podle čl. 8 bc) této přílohy.

9. Počet náprav viz čl. 11 této přílohy (spojování vozidel)

10. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky (viz však poslední odstavec čl. 2 této přílohy),
- b) při snímání a kladení kolejových polí je souprava součástí linky pro komplexní rekonstrukce železničního svršku; podél pracoviště smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).

11. Spojování vozidel

- a) souprava ložených podvozků se spojuje s hnacím vozidlem (vozem) pomocí speciálního nárazníku,

- b) vždy dva ložené podvozky jsou vzájemně propojeny svazkem kolejových polí; svazky kolejových polí jsou vzájemně propojeny spojovacím zařízením schváleného typu,
- c) spojení podvozků není odpruženo, proto nesmí při jízdě dojít k náhlým změnám rychlosti,
- d) prázdné podvozky se mezi sebou spojují prostřednictvím tuhé spojky; s hnacím vozidlem (vozem) se spojují spojovací tyčí,
- e) souprava kolejových polí na podvozcích Vz 53 jedoucí jako vlak nebo PMD nesmí mít více než 28 náprav a současně ani při použití brzdících vozů nesmí její hmotnost překročit hodnotu podle posledního řádku tabulky III/6/1, aby spojení jednotlivých svazků kolejových polí nebyla namáhána nedovoleně vysokými silami,
- f) pro soupravu kolejových polí na podvozcích Vz 53 jedoucí jako PMD na vyloučené koleji rychlostí vyšší než 5 km/h platí podmínka čl. 11 e) této přílohy,
- g) hmotnost soupravy kolejových polí na podvozcích Vz 53 jedoucí jako PMD na vyloučené koleji rychlostí nejvýše 5 km/h smí být nejvýše 1000 t (podmínky viz tabulka III/6/1, III/6/2, III/6/3 v návaznosti na text této přílohy).

12. Ostatní údaje

- a) souprava podvozků Vz 53 nemá spolehlivou šuntovací schopnost (podmínky viz čl. 1445-1448 předpisu ČD D 2),
- b) dopravě ložené soupravy podvozků Vz 53 je nutno věnovat zvýšenou pozornost, aby zásilka byla včas dopravena na místo určení, pokud možno za denního světla,
- c) se soupravou podvozků Vz 53 je třeba posunovat s největší opatrností; na stojící podvozky se musí najíždět zvlášť opatrně a nepatrnou rychlostí; vedoucí technického doprovodu na toto upozorní strojvedoucího,
- d) při jízdě služebního vlaku s prázdnými podvozky Vz 53 nesmí vlak zastavit tak, aby prázdné podvozky obsazovaly nechráněný přejezd, popř. přejezd s výstražným světelným zařízením; vedoucí technického doprovodu na toto upozorní strojvedoucího,
- e) při odstavování podvozků (ložených i prázdných) není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- f) před každým naložením podvozků Vz 53 a jejich následnou přepravou musí být oprávněným zaměstnancem provozovatele provedena provozní technická prohlídka (PTR); způsob provedení stanoví předpis ČD S 8/3.

Tabulka III/6/1

Hmotnosti souprav kolejových polí na podvozcích Vz 53

- a) přípustných na stoupání pro jednotlivé řady ochranných lokomotiv u služebních vlaků,
 b) přípustných na stoupání pro jednotlivé řady vlakových lokomotiv u sunutých PMD,
 c) nejvýše dovolené na stoupání pro služební vlaky

Lokomotiva řady	Největší skutečné stoupání v ‰														
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
700, 702	660	415	285	215	175	140	120	100	85	75	65	60	55	50	45
710	660	600	410	310	250	205	170	145	125	110	95	85	75	70	60
725, 726	1000	800	660	565	450	375	315	270	235	210	185	165	150	135	125
720, 730, 735, 742	1000	950	850	660	555	460	390	360	295	260	235	210	190	170	155
721, 751 - 754	1000	1000	950	750	640	530	450	390	340	300	265	240	215	195	180
770, 771, 775, 776, 781	100			900			800	670	600	530	470	420	375	340	310
nejvyšší přípustná hmotnost kolejových polí	1000			900			800	700			570	520	480	440	385

- Poznámky:
- Hmotnosti souprav kolejových polí vyšší než 600 t platí jen pro sunutí na vyloučené koleji rychlosti nejvýše 5 km/h a to pouze při použití normalizovaných nárazníků kolejových polí, které jsou příslušenstvím podvozku.
 - Vozy normální stavby dopravované v soupravách kolejových polí musí mít dopravní hmotnost nejméně 13 t.

Tabulka III /6/2

Hmotnosti souprav kolejových polí na podvozcích Vz 53

- a) přípustné na rovině a spádu pro PMD a jednotlivé řady lokomotiv při brzdění pouze lokomotivou,
b) nejvýše dovolené na rovině a spádu

Lokomotiva řady	Největší skutečný spád v ‰													
	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26
700, 702	555	325	225	170	135	110	95	75	65	55	50	45	40	35
710	750	440	300	225	175	140	120	100	85	70	60	55	45	40
725, 726	1000	800	580	365	280	235	200	175	150	130	115	100	90	80
720, 730, 735, 742, 745	1000	950	680	555	440	360	305	260	225	200	175	155	140	125
721, 751 - 754	1000		800	645	510	420	355	305	265	230	205	180	165	145
770, 771, 775, 776, 781	1000		950	900	760	655	555	475	415	365	320	285	260	230
nejvyšší přípustná hmotnost soupravy kolejových polí	1000		900		800		680	570	500	440	400	360	330	300

- Poznámky:
- Hmotnosti souprav kolejových polí vyšší než 600 t platí jen pro sunutí na vyloučené koleji rychlostí nejvýše 5 km/h pouze při použití normalizovaných nárazníků kolejových polí, které jsou příslušnostním podvozků Vz 53.
 - Jízda sunutých souprav kolejových polí na podvozcích Vz 53 na spádech větších než 26 ‰ není dovolena.

Tabulka III /6/3

**Přípustné zvýšení hmotnosti souprav kolejových polí na podvozcích Vz 53 u posunu mezi
dopravnami na rovině a na spádu při použití brzdících vozů a nejvyšší rychlosti 5 km/h**

Dopravní hmotnost brzdících vozů [t]	Největší skutečný spád v ‰													
	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26
30	670	390	270	200	160	130	110	90	80	70	60	50	45	40
40		520	360	270	215	175	145	125	105	90	80	70	60	55
50		650	450	335	265	220	180	155	135	115	100	90	80	70
60			540	405	320	260	220	185	160	140	120	105	95	85
70				630	475	375	305	255	215	185	160	140	125	110
80					540	430	350	290	250	215	185	160	145	125
90					610	480	395	330	280	240	210	180	160	140
100						535	435	365	310	265	230	205	180	160
110						590	480	400	340	295	255	225	195	175
120						640	525	440	375	320	280	245	215	190

Příloha III/6 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Obnovovací stroj SUM 1000 CS

1. Obnovovací stroj SUM 1000 CS se skládá ze dvou trvale spojených vozidel, a to z energetického vozu ATW a vlastního obnovovacího stroje. Obě vozidla jsou vybavena kolejnicovou dráhou, po které se při práci pohybuje pojízdný manipulátor. V přepravní poloze je manipulátor umístěn na energetickém voze ATW. V případě potřeby může být přepravován i druhý manipulátor, který je v přepravní poloze umístěn na vhodném vozidle. Obnovovací stroj má vlastní pohon pojezdu (pracovní) a slouží k výměně pražců, urovnání vrstvy kolejového lože pod pražci a k výměně kolejnicových pasů.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodci: dva členové osádky, z nichž jeden je určen jako vedoucí,
- b) jako PMD s použitím hnacího vozidla pouze na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji, průvodci: vedoucí stroje a pět členů osádky,
- c) vlastním pohonem pojezdu, a to pouze na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji, průvodci: vedoucí stroje a pět členů osádky,

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) obnovovací stroj může být dopravován při jízdě jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla i při zařazení do soupravy v obou směrech na konci vlaku bez postrku; obnovovací stroj může být dopravován i vlakem bez obsluhy vlaku,
- b) obnovovací stroj může být na vyloučenou kolej nebo zpět sunut s tím, že před obnovovacím strojem (mezi obnovovacím strojem a hnacím vozidlem) je dovoleno zařadit soupravu plošinových vozů pro přepravu předmontovaných pražců; zaměstnanec oprávněný řídit posun stojí na prvním sunutém vozidle s možností předávání návěstí strojvedoucímu; pro předávání návěstí strojvedoucímu použije radiotelefonní spojení.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) s použitím hnacího vozidla 80 km/h
- b) vlastním pohonem pojezdu..... 3 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu..... 25 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost vozidel stroje

- a) energetický vůz ATW s manipulátorem 80 t
- b) obnovovací stroj (bez manipulátoru) 100 t

8. Brzdění

- a) obnovovací stroj je vybaven samočinnou i přímočinnou brzdou; brzdíče samočinné i přímočinné brzdy jsou v pracovní kabině stroje,
- b) brzdící váha je uvedena na jednotlivých vozidlech obnovovacího stroje.

9. Největší hmotnost na nápravu

U energetického vozu ATW, je-li na něm umístěn manipulátor..... 20 t

10. Počet náprav

- a) energetický vůz ATW 4
- b) obnovovací stroj 7

11. Délka přes nárazníky (celková) 66 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) obnovovací stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napětové výluky,
 - podél pracoviště obnovovacího stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2),
 - při práci obnovovacího stroje na dvukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročením ložné míry,
 - v případě, že obnovovací stroj bude při práci zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje (osová vzdálenost menší než 3900 mm), je vedoucí pracoviště povinen zajistit, aby veškeré části stroje byly při průjezdu vlaku po sousední koleji odstraněny z jejího průjezdného průřezu. Pokud nebude možno tuto podmínku zajistit, je vedoucí pracoviště povinen se předem dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Energetický vůz ATW je s obnovovacím strojem spojen v jeden celek, který je na vnějších čelech vybaven narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) obnovovací stroj se v případě potřeby otáčí na kolejovém trojúhelníku (trianglu),
- b) při dopravě obnovovacího stroje musí být pracovní části stroje zajištěny v přepravní poloze; za jejich zajištění odpovídá vedoucí stroje,
- c) obnovovací stroj má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb při práci, ve stanici, případně při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo na vyloučené koleji,
- d) s obnovovacím strojem je třeba posunovat s největší opatrností, odrážení a spouštění je zakázáno; jízda přes svážný pahrbek je zakázána,
- e) po ukončení práce obnovovacího stroje před jeho dopravou musí být manipulátor (manipulátory) umístěn a zajištěn v přepravní poloze,
- f) stroj je označen písmenem „A“,
- g) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž stroj pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Příloha III/7 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Vozy Pa pro přepravu předmontovaných pražců

1. Speciálně upravené plošinové vozy Pa pro přepravu předmontovaných pražců jsou v podstatě vozy Pa vybavené kolejnicovou dráhou pro pohyb pojezdného manipulátoru obnovovacího stroje a nástavbou pro uložení předmontovaných pražců.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelený služební vlak s použitím hnacího vozidla (souprava ložených nebo prázdných vozů),
technický doprovod: (pouze u ložené soupravy) 1 zaměstnanec organizace přepravující předmontované pražce, který oznámí zaměstnanci sepisujícímu výkaz vozidel pro nákladní vlak hmotnost nákladu jednotlivých vozů,
- b) jako PMD s použitím hnacího vozidla, a to pouze na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji (souprava ložených nebo prázdných vozů),
technický doprovod: není nutný za předpokladu, že před odjezdem na vyloučenou kolej a zpět je souprava co do správnosti a upevnění nákladu prohlédnuta vedoucím práce nebo jím určeným zaměstnancem, který oznámí zaměstnanci sepisujícímu výkaz vozidel pro nákladní vlak hmotnost nákladu jednotlivých vozů,
- c) nákladním vlakem (prázdné vozy).

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) ložené vozy pro přepravu předmontovaných pražců se dopravují vždy jen samostatnou jízdou služebního vlaku; do tohoto vlaku je dovoleno zařadit i jiná vozidla vybavená nárazecím a táhlovým ústrojím normalizované stavby za předpokladu, že jsou dodržena ustanovení předpisu ČD V 15/I; postrk u ložené soupravy je dovolen,
- b) na konci soupravy vozů pro přepravu předmontovaných pražců se zařadí návěštní vůz; v tomto voze může být přepravován zaměstnanec technického doprovodu,
- c) na konci soupravy pro přepravu předmontovaných pražců jedoucí jako služební vlak na vyloučenou kolej nemusí být zařazen návěštní vůz; souprava může být na vyloučenou kolej a zpět sunuta s tím, že zaměstnanec oprávněný řídit posun stojí na prvním sunutém vozidle s možností předávání návěstí strojvedoucímu; pro předávání návěstí použije radiotelefonní spojení.

4. Maximální dovolená rychlost

a) ložené soupravy:

- na trati 70 km/h
(pokud není na voze uvedena rychlost nižší)
- ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na
návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti
přes výhybky 30 km/h
- ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší
přes výhybky 30 km/h
- při posunu 10 km/h
- prázdné soupravy podle údajů na vozech

O těchto rychlostech zpraví pracovník organizace přepravující soupravu výpravčího výchozí stanice a při posunu i strojvedoucího posunující lokomotivy.

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)

- a) ložená souprava 150 m
- b) prázdná souprava podle typu vozů

7. Hmotnost vozů pro přepravu předmontovaných

pražců uvedena na vozech

8. Brzdění

Vozy jsou vybaveny samočinnou průběžnou brzdou. Brzdící váha je uvedena na jednotlivých vozech.

9. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky,
- b) při práci je souprava obvykle součástí linky pro komplexní rekonstrukci železničního svršku.

10. Ostatní údaje

- a) vozy ložené předmontovanými pražci je třeba posunovat s největší opatrností, odrážení a spouštění je zakázáno; jízda přes svážný pahrbek není dovolena; jízda ložené soupravy musí být plynulá, rychločinné brzdění se smí použít jen v případě nebezpečí,
- b) místo vykonání technické prohlídky vozů a zaměstnance k úplné zkoušce brzdy ve výchozí stanici stanoví příslušné OPŘ podle místních podmínek a předpisu ČD D 2, resp. V 62,
- c) ve stanicí nakládky a po dohodě zaměstnance technického doprovodu s výpravčím nácestné stanice, kde vlak bude mít delší pobyt, přesvědčí se technický doprovod, zda během jízdy nedošlo k nějaké závadě na

- nákladu; o ukončené prohlídce zpraví zaměstnanec technického doprovodu výpravčího,
- d) při odstavování vozů sloužících pro přepravu předmontovaných pražců (ložených i prázdných) není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Příloha III/8 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Stroj pro kladení výhybek T 28

1. Stroj pro kladení výhybek T 28 slouží k snímání a kladení výhybek případně kolejových polí. Stroj je sestaven z nosné traverzy délky 36 m, spočívající na dvou nebrzděných podvozcích. V přepravní sestavě se stroj T 28 chová jako podvozkové kolejové vozidlo se vzdáleností otočných čepů 26 m. V pracovní sestavě spočívá traverza i se zavěšenou výhybkou či kolejovým polem na podvozcích.

2. Způsob dopravy

Jako PMD s použitím hnacího vozidla pouze na vyloučené koleji, průvodicí: vedoucí stroje a jeden člen osádky.

3. Řadění posunu mezi dopravami

- a) stroj T 28 může být dopravován při jízdě jako posun mezi dopravami s použitím hnacího vozidla v obou směrech,
- b) stroj T 28 může být na vyloučenou kolej a zpět sunut i tažen a může převážet výhybky, kolejová pole apod.; při sunutí stroje se zavěšeným břemenem musí být posun mezi dopravami doprovázen nejméně jedním zaměstnancem, který jde pěšky před sunutou soupravou a odpovídá za bezpečný průjezd nákladu v okolí překážek.

4. Nejvyšší dovolená rychlost

Při jízdě: - na vyloučené koleji.....	30 km/h
- přes výhybky	10 km/h
- sunutím	10 km/h
- se zavěšeným břemenem	5 km/h

5. Největší sklon	30 ‰
- při jízdě se zavěšeným břemenem	15 ‰

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)	180 m
--	-------

7. Hmotnost stroje	30 t
--------------------------	------

8. Brzdění

- a) stroj nemá vlakovou brzdu,
- b) při jízdě jako PMD s použitím hnacího vozidla musí součet brzdících vah hnacího vozidla a brzdících vozů krýt potřebná brzdící procenta celé soupravy podle přílohy 5 k předpisu ČD V 15/I pro druh a způsob brzdění.

9. Největší hmotnost na nápravu

- a) při dopravě samotného stroje 9,2 t
- b) při přepravě výhybky apod..... až 21 t

10. Délka stroje 25 nebo 36 m

11. Nutnost výluky koleje

- a) na vyloučené koleji, podél pracoviště stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h; pro vlastní práci stroje není potřebná napěťová výluka; při práci stroje na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročením ložné míry (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2). Vzhledem k tomu, že při práci stroje zasahuje manipulované břemeno do průjezdného průřezu sousední koleje, musí vedoucí práce projednat potřebná omezení případně i nutnost výluky sousední koleje s výpravčím.
- b) pro dopravu a práci stroje na tratích s osovou vzdáleností menší než 4 m musí být ČD, DDC vydány zvláštní podmínky.

12. Spojování vozidel

Stroj není vybaven táhlovým a narážecím ústrojím normální stavby. Spojuje se s hnacím vozidlem nebo případně s brzdícím vozem pomocí speciálního táhla a zajišťuje lanovým úvazem.

13. Ostatní údaje

- a) při dopravě stroje nesmí být na středním závěsném zařízení umístěna příčná traverza,
- b) jízda stroje přes svážné pahrbky je zakázána,
- c) stroj není označen písmenem „A“.

SKUPINA PŘÍLOH IV

Stroje pro hutnění kolejového lože

Zhutňovač ZŠ 72

1. Zhutňovač ZŠ 72 je dvounápravové speciální hnací vozidlo sloužící ke zhutňování kolejového lože. Jako základ je použit motorový univerzální vozík MUV 69, na kterém je umístěno vlastní zhutňovací zařízení.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost

- a) pro oba způsoby dopravy platí tabulka rychlosti jízdy MUV 69 pro hmotnost 10 t (tabulka X/3/1)
- b) při jízdě přes křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky 20 km/h

4. Největší sklon 40 ‰

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

6. Hmotnost stroje 17,36 t

7. Brzdění

- a) brzda automobilová,
- b) brzdící váha neudána
- c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsobu brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla; závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v tabulce X/3/1, případně X/3/2.

8. Největší hmotnost na nápravu 10,25 t

9. Počet náprav 2

10. Délka stroje 8,33 m

11. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

12. Spojování vozidel

- a) stroj nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) stroj je povoleno svěšovat tuhou spojkou s přivěsnými vozíky PV nebo PVK nebo jinými nečinnými služebními vozidly, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu stejné konstrukce (např. MUV 69, PUŠL, ZŠH 300 atd.) za dodržení podmínek uvedených v tabulce rychlostí jízdy MUV 69 (tabulka X/3/1),
- c) za stroj je dovoleno přivěsit bez připojení na průběžnou brzdu nejvýše jedno nečinné vozidlo, které nemá narážecí a táhlové ústrojí normalizované stavby do největší dopravní hmotnosti 7,5 t za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/2.

13. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při odstavování zhutňovače není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- c) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoliv práce v prostoru mezi vyloučenou a provozovanou kolejí zakázána; zaměstnanci ustoupí z tohoto prostoru do vyloučené koleje za stroj; jsou-li vyloženy zhutňovače za hlavami pražců, které vybočují z obrysu vozidla, musí vedoucí stroje dbát zvýšené opatrnosti; pohybovat se v blízkosti zhutňovacích zařízení za jejich chodu je zakázáno.

Vibrátor kolejového lože VKL 402

1. Vibrátor kolejového lože VKL 402 je dvounápravové speciální hnací vozidlo určené k stabilizaci kolejového lože vibrací kolejového roštu a šterkového lože, zejména na tratích určených pro vyšší rychlosti. Je vybaven kabinou řidiče se dvěma stanovišti řidiče a jedním stanovištěm obsluhy pro práci vozidla.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řádění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

- a) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit drážní vozidlo vybavené nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby o dopravní hmotnosti nejvýše 25 t,
- b) VKL 402 se řadí do vlaku nebo posunu mezi dopravními za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tab. 4 předpisu ČD D 2/1; lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 80 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla 80 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu 30 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 120 m

Při průjezdu rychlostí 10 km/h 90 m

7. Hmotnost stroje 38 t

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná, brzdič přímočinné i samočinné brzdy, litinové brzdové špalíky,
- b) brzdící váha: - P..... 31 t
- G..... 27 t
- ruční..... 4 t

- c) při jízdě bez přivěšeného vozidla vybaveného narážecím a táhlovým ústrojím normalizované stavby se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu s přivěšeným vozidlem vybaveným narážecím a táhlovým ústrojím normalizované stavby se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/1.

9. Největší hmotnost na nápravu 19 t

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 13,47 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) VKL 402 smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

13. Spojování vozidel

- a) stroj má na obou čelech narážecí a táhlové ústrojí normální stavby,
- b) stroj je vybaven napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno spojkami se spojkovými hlavicemi natřenými žlutě.

14. Ostatní údaje

- a) VKL 402 je označen písmenem „A“,
- b) při odstavování VKL 402 není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- c) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Vibrátor kolejového lože VKL 400

1. Vibrátor kolejového lože VKL 400 je dvounápravové speciální vozidlo bez vlastního pohonu pojezdu. Je určen ke stabilizaci kolejového lože. Stroj je vybaven jedním stanovištěm obsluhy pro práci.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla,
průvodce: jeden člen osádky,
- b) nákladním vlakem,
průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

VKL 400 se řadí do vlaku nebo PMD za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tabulky 4 předpisu ČD D 2/1.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) je-li stroj tažen..... 50 km/h
- b) je-li stroj sunut..... 30 km/h

5. Největší sklon..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 120 m

7. Hmotnost stroje..... 33 t

8. Brzdění

- a) stroj je vybaven samočinnou tlakovou brzdou,
- b) brzdící váha..... G = 24 t

9. Největší hmotnost na nápravu..... 16,5 t

10. Počet náprav..... 2

11. Délka stroje..... 12,1 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky, pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) VKL 400 smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napět'ové výluky, pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou čelech táhlové a narážecí ústrojí normální stavby.

14. Ostatní údaje

Při odstavování stroje není nutno dodržet ustanovení čl.1141 předpisu ČD D 2.

SKUPINA PŘÍLOH V

Stroje pro úpravu a doplňování kolejového lože

Pluh pro úpravu šterkového lože PUŠL 71 na MUV 69

1. Pluh pro úpravu šterkového lože PUŠL 71 je nástavbou na motorovém univerzálním vozíku MUV 69. Je to dvounápravové speciální hnací vozidlo sloužící k úpravě profilu kolejového lože.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost

- a) platí tabulka rychlostí jízdy MUV 69 pro hmotnost 10 t - tabulka X/3/1,
- b) při všech způsobech dopravy přes křižovatkové výhybky
a kolejové křižovatky 20 km/h

4. Největší sklon 40 %

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

6. Hmotnost stroje 17,2 t

7. Brzdění

- a) brzda automobilová
- b) brzdící váha neudána
- c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního hnacího vozidla; závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v tabulce X/3/1, případně X/3/2.

8. Největší hmotnost na nápravu 9,4 t

9. Počet náprav 2

10. Délka stroje 10,48 m

11. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky; při práci na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou; podél pracoviště stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1141 předpisu ČD D 2).

12. Spojování vozidel

- a) stroj nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) stroj je povoleno svěšovat tuhou spojkou s přivěsnými vozíky PV, PVK nebo jinými nečinnými speciálními vozidly, která mají zapnutou a účinnou průběžnou brzdu stejné konstrukce (např. MUV 69, ZŠ 72 atd.), za dodržení podmínek uvedených v tabulce rychlosti jízdy MUV 69 (tabulka X/3/1),
- c) za stroj je dovoleno přivést bez připojení na průběžnou brzdu nejvýše jedno nečinné vozidlo, které nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby do největší dopravní hmotnosti 7,5 t za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/2.

13. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při odstavování pluhu není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- c) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázána a nesmí se používat postranní nahrnovací křídla na straně k provozované koleji, protože stroj v pracovní poloze - při přihrnování štěrku bočními křídly - vybočuje z obrysu vozidel,
- d) při zametání koleje musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Pluh pro úpravu šterkového lože USP 3 000 C

1. Pluh pro úpravu šterkového lože USP 3000 C je dvounápravové speciální hnací vozidlo sloužící k úpravě profilu kolejového lože, jakož i pro doplňování případně odebírání šterku.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. **Nejvyšší dovolená rychlost** 40 km/h

4. **Největší sklon** 35 ‰

5. **Nejmenší poloměr oblouku** (projektovaný) 150 m

6. **Hmotnost stroje** 23 t

7. Brzdění

a) brzda tlaková přímočinná, kotoučová,

b) brzdící váha: neudána

c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsobu brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla.

8. **Největší hmotnost na nápravu** 12,39 t

9. **Počet náprav** 2

10. **Délka stroje** 13,4 m

11. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,

b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky; při práci na dvojkolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou; podél pracoviště stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).

12. Spojování vozidel

Stroj nemá nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky.

13. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při odstavování pluhu není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- c) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi vyloučenou a provozovanou kolejí zakázána. Je-li očekáván vlak po sousední koleji, nesmí se používat postranní nahrnovací křídla na straně k provozované koleji, protože v pracovní poloze - při přihrnování šterku bočními křídly - stroj vybočuje z obrysu vozidel,
- d) při zametání koleje a nakládání šterku do zásobníku výsypky musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Kolejový pluh KP 900

1. Kolejový pluh KP 900 je dvounápravové speciální hnací vozidlo, které slouží k úpravě kolejového lože do profilu i pro doplnění případně odebrání kameniva z kolejového lože.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky,

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě jako vlak nebo posun mezi dopravami vlastním pohonem pojezdu je možné za kolejový pluh KP 900 zařadit drážní vozidlo s narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby o dopravní hmotnosti nejvíce 30 t,
- b) kolejový pluh se řadí na konec vlaku bez postrku a může se dopravovat i vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 80 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla..... 80 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu (bez přivěšeného vozidla) 30 ‰
- b) vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly podle čl.3 a) za dodržení podmínek uvedených v čl. 8 d) 20 ‰
- c) s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

7. Hmotnost stroje 40 t

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná, brzdíč přímočinné i samočinné brzdy,
- b) brzdící váha: - G 25 t
- ruční 9 t
- c) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu bez přivěšeného vozidla se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy

a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,

- d) při jízdě jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu a s přivěšeným vozidlem se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/1,
- e) samočinná tlaková brzda stroje se do průběžné brzdy vlaku nezapíná; výjimečně se může zapnout při zařazení na konec soupravy vlaku nebo PMD, když je to potřebné k dosažení potřebných brzdících procent.

9. Největší hmotnost na nápravu 21 t

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 16 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdu vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat ve vlakových přestávkách nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky; při práci kolejového pluhu na dvoukolej- ných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročením ložné míry; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení - stroj je vybaven zařízením, zabraňujícím pohybu boční radlice do průjezdného průřezu sousední koleje.

13. Spojování vozidel

Stroj je na obou čelech vybaven narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby.

14. Ostatní údaje

- a) při odstavení KP 900 není potřebné dodržovat ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- b) stroj je označen písmenem „A“,
- c) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi vyloučenou a provozovanou kolejí zakázána,
- d) při zametání koleje a nakládání šterku do zásobníku musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Pluh pro úpravu šterkového lože SSP 110 SW

1. Pluh pro úpravu šterkového lože v kolejích a výhybkách typu SSP 110 SW je dvounápravové speciální hnací vozidlo (stroj) sloužící k urovnání profilu šterkového lože, pro doplňování případně odebrání nebo zametání šterku.

2. Způsob dopravy

- jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
průvodce: jeden člen osádky.

3. Řazení vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit vozy normální stavby nebo jiná nečinná vozidla vybavená nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby o celkové hmotnosti do 35 t.
- při přepravě stroje s použitím hnacího vozidla se SSP 110 SW řadí pouze na konec soupravy

4. Maximální dovolená rychlost

- vlastním pohonem pojezdu 90 km/h
- s použitím hnacího vozidla 100 km/h

5. Největší sklon

- vlastním pohonem pojezdu 40 ‰
- s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost stroje 38 t

8. Brzdění

- brzda tlaková samočinná i přímočinná, brzdící samočinné i přímočinné brzdy, kovové brzdové špalíky,
- brzdící váha: - P..... 30 t
- G..... 24 t
- ruční..... 9 t
- při jízdě bez přivěšených vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,

- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/1,
- e) při zařazení do vlaku nebo PMD bez vlastního pohonu pojezdu se samostatná tlaková brzda do průběžné brzdy soupravy nezapíná; výjimečně ji lze zapnout, je-li to nutné k dosažení potřebných brzdících procent.

9. Největší hmotnost na nápravu 19 t

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 17,43 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky, pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napětové výluky, při práci na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou; podél pracoviště stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).

13. Spojování vozidel

Stroj má na obou koncích nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi vyloučenou a provozovanou kolejí zakázána; je-li očekáván vlak po sousední koleji, nesmí se používat postranní nahrnovací křídla na straně k provozované koleji, protože v pracovní poloze - při přihrnování šterku bočními křídly - vybočují z obrysu vozidel,
- c) při zametání koleje a nakládání šterku do zásobníku musí zaměstnanci ustoupit do bezpečné vzdálenosti.

Samovýsypné vozy pro štěrk Chopperdozátory typ Vb 411

1. Vozy Chopperdozátor typu Vb 411 jsou speciální samovýsypné vozy pro přepravu a ukládání štěrku do kolejového lože. Sypání štěrku nelze přerušit.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelený služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla,
- b) nákladním vlakem.

V obou případech se dopravují bez technického doprovodu.

3. Řádění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Soupravu i jednotlivé vozy je možno zařadit do vlaku bez obsluhy vlaku; při jízdě na vyloučenou kolej a z vyloučené koleje doprovází soupravu zaměstnanec určený k manipulaci se štěrkem (vedoucí soupravy), který odpovídá za uvedení vozu do přepravní polohy dle čl.14b této přílohy. Do soupravy vlaku nebo PMD se vozy řadí za podmínek, stanovených předpisy ČD D 2, V 15/1 a V 62.

4. Nejvyšší dovolená rychlost 65 km/h
(pokud není na voze uvedena rychlost nižší).

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 130 m

7. Vlastní hmotnost..... 21,8 t

8. Únosnost

- třída trati A 42 t
- třída trati B 50 t
- třída trati C 58 t

9. Brzdění

Brzda samočinná, brzdící váha uvedena na vozech.

10. Největší hmotnost na nápravu 20 t
(při naložení pro třídu trati C)

11. Počet náprav 4

12. Délka vozu přes nárazníky 11,18 m

13. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

Při dopravě i při práci není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdu vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

14. Spojování vozidel

- a) vozy jsou vybaveny nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby ,
- b) při svěšování vozů Chopperdozátor musí být dbáno na správné spojení hadic tlakové brzdy, aby nedošlo k záměně s hadicí napájecího potrubí, jehož hlavice je natřena žlutě a při dopravě vozu musí být vždy odpojena od zdroje tlakového vzduchu.

15. Ostatní údaje

- a) při odstavování vozů není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- b) před zařazením vozů do vlaku musí zaměstnanec pověřený jejich obsluhou provést všechny úkony předepsané technickými podmínkami a směrnici pro obsluhu, zejména prověřit u každého vozu, zda všechny mechanismy, jako vnější a vnitřní klapky, dávkovač a rukojeti řídících pák vzduchového rozvodu včetně šroubových stavěčů, pojistek a záklesných háků dávkovače jsou v přepravní poloze pevně a bezpečně zajištěny.

Pověřený zaměstnanec je také povinen zkontrolovat zajištění všech výsypných mechanismů vozů, zejména zda výpustné kohouty přídavných vzduchojemů jsou otevřeny, tlakové spojky napájecího potrubí pracovních vzduchojemů (žluté hlavice) rozpojeny a zavěšeny na jalových hrdlech a zda jejich koncové kohouty (se žlutým nátěrem) jsou uzavřeny. Závady je nutno před jízdou odstranit nebo vyřadit příslušný vůz ze soupravy,

Samovýsypné vozy pro štěrk Chopperdozátory typ Vb 425

1. Vozy Chopperdozátor typu Vb 425 jsou speciální samovýsypné vozy pro přepravu a ukládání štěrku do kolejového lože. Sypání je možno libovolně přerušovat.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelený služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla,
- b) nákladním vlakem.

V obou případech dopravy bez technického doprovodu.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravnými

Soupravu i jednotlivé vozy je možno zařadit do vlaku bez obsluhy vlaku; při jízdě na vyloučenou kolej a z vyloučené koleje doprovází soupravu zaměstnanec určený k manipulaci se štěrkem (vedoucí soupravy), který odpovídá za uvedení vozu do přepravní polohy dle čl. 14b této přílohy. Do soupravy vlaku nebo PMD se vozy řadí za podmínek, stanovených předpisy ČD D 2, V 15/1 a V 62.

4. Nejvyšší dovolená rychlost 100 km/h
(pokud není na voze uvedena rychlost nižší)

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m
Při rychlosti do 10 km/h 75 m

7. Vlastní hmotnost 24 t

8. Únosnost

- třída trati A	34,5 t
- třída trati B	37,0 t
- třída trati B2.....	48,0 t
- třída trati C2.....	54,0 t

9. Brzdění

Brzda samočinná, brzdící váha uvedena na vozech.

10. Největší hmotnost na nápravu 19,5 t
(při naložení pro třídu tratí C2)

11. Počet náprav 4

12. Délka vozu přes nárazníky 12,19 m

13. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

Při dopravě i při práci není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdu vlaku po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení.

14. Spojování vozidel

- a) vozy jsou vybaveny narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby,
- b) při svěšování vozů Chopperdozátor musí být dbáno na správné spojení hadic tlakové brzdy, aby nedošlo k záměně s hadicí napájecího potrubí výsypného zařízení, jehož hadice je natřena žlutě a při dopravě vozu musí být vždy odpojena od zdroje tlakového vzduchu.

15. Ostatní údaje

- a) při odstavování vozů není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- b) před zařazením vozů do vlaku musí zaměstnanec pověřený jejich obsluhou provést všechny úkony předepsané technickými podmínkami a směnicemi pro obsluhu, zejména prověřit u každého vozu, zda všechny mechanismy, jako vnitřní a vnější klapky, dávkovač a rukojeti řídicích pák vzduchového rozvodu včetně šroubových stavěčů, pojistek a záklesných háků dávkovače jsou v přepravní poloze pevně a bezpečně zajištěny.

Pověřený zaměstnanec je také povinen zkontrolovat zajištění všech výsypných mechanismů vozů, zejména zda výpustné kohouty přidavných vzduchojemů jsou otevřeny, tlakové spojky plnicího potrubí pracovních vzduchojemů (žluté hlavice) rozpojeny a zavěšeny na jalových hrdlech a zda jejich koncové kohouty (se žlutým nátěrem) jsou uzavřeny. Závady je nutno před jízdou odstranit nebo vyřadit příslušný vůz ze soupravy,

SKUPINA PŘÍLOH VI

Stroje pro práci s upevňovacími a stroje pro výměnu prázeců

Stroj pro výměnu pražců SVP 74

1. Stroj pro výměnu pražců SVP 74 je dvounápravové speciální hnací vozidlo (stroj) sloužící k výměně pražců a dalším pracím podle druhu použitého přídavného zařízení.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost

- a) platí tabulka rychlostí jízdy SVP 74 (tabulka VI/1/1),
- b) při všech způsobech dopravy přes křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky 20 km/h

4. Největší sklon 40 ‰

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 90 m

6. Hmotnost stroje 13,5 t

7. Brzdění

- a) brzda automobilová,
- b) brzdící váha neudána
- c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič stroje; závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v tabulce VI/1/1.

8. Největší hmotnost na nápravu..... 7 t

9. Počet náprav 2

10. Délka stroje (s přídavným vrtacím zařízením)..... 6 m

11. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji; na elektrizované trati smí pracovat pouze za napětové výluky a to s namontovaným přídavným zařízením kosícím, vrtacím a nakládacím; bez napětové výluky, ale za podmínek stanovených předpisem ČD S8/3 může stroj pracovat při výměně pražců a s přídavným zařízením podkopovým. Podmínky nasazení SVP 74 na dvojkolejných, vícekelejných

a souběžných tratích při osové vzdálenosti koleje menší než 4000 mm stanoví předpis ČD S 8/3. Podél pracoviště stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).

12. Spojování vozidel

- a) stroj nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) stroj je povoleno svěšovat tuhou spojku s přivěsnými vozíky PV nebo PVK nebo jinými nečinnými vozidly, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu stejné konstrukce (např. MUV 69, PUŠL, ZŠ 72 atd.) za dodržení podmínek uvedených v tabulce rychlostí jízdy SVP 74 (tabulka VI/1/1),
- c) za stroj je dovoleno přivěsit bez připojení na průběžnou brzdu nejvýše jedno nečinné vozidlo, které nemá narážecí a táhlové ústrojí normalizované stavby do největší dopravní hmotnosti 7,5 t za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/2.

13. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při odstavování stroje není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- c) se strojem je zakázáno pracovat při průjezdu vlaku po sousední koleji.

Tabulka VI/1/1

Tabulka rychlosti jízdy SVP 74

Tabulka slouží ke stanovení:

- přípustné rychlosti jízdy v km/h
- zařazení převodového stupně

sklon trati [‰]	celková hmotnost všech vozidel [t]				
	12,8	15	20	25	30
	maximální dovolená rychlost jízdy [km/h]				
0		40	35	30	30
5		40	35	30	25
10		40	35	30	25
15		40	30	30	15
20	40	35	30	15	15
25	40	35	15	15	15
30	40	15	15	15	15
35	15	15	15	15	15
40	15	15	15	15	15
50	15	15	15	15	-
60	15	15	15	-	-

převodový stupeň
přepravní

40

převodový stupeň
pracovní

15

jízda zakázána

-

Příloha VI/1 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Dvanáctivřetenová zatáčečka DZ 500

1. Dvanáctivřetenová zatáčečka DZ 500 je dvounápravové speciální hnací vozidlo (stroj), které slouží k automatickému uvolňování a utahování upevňovadel a k jejich ošetření mazací směsí.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Nejvyšší dovolená rychlost

a) pro dopravu bez přivěšených vozidel platí následující tabulka rychlostí:

na sklonu [‰]	rychlost v [km/h]
do 10 včetně	40
nad 10	25

b) pro dopravu s přivěšenými vozidly platí tabulka rychlostí VI/2/1,

Při všech způsobech dopravy přes křižovatkové výhybky

a kolejové křižovatky 20 km/h

4. Největší sklon 40 ‰

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

6. Hmotnost stroje 15 t

7. Brzdění

a) brzda automobilová,

b) brzdící váha neudána

c) při jízdě jako vlak nebo PMD se zkouška brzdy a výpočet brzdících procent neprovádějí, za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla; závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v tabulce rychlostí (čl. 3 této přílohy a tabulka VI/2/1).

8. Největší hmotnost na nápravu 7,8 t

9. Počet náprav 2

10. Délka stroje 9 m

11. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,

- b) stroj smí pracovat v přestávkách mezi vlaky nebo na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení.

12. Spojování vozidel

- a) stroj nemá nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybaven zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) za stroj je dovoleno přivést tuhou spojkou bez připojení na tlakovou brzdou nečinná služební vozidla včetně podvozků ZPK do největší dopravní hmotnosti 7,5 t za dodržení podmínek uvedených v tabulce VI/2/1.

13. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při odstavování stroje není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- c) při průjezdu vlaku po sousední koleji je pobyt osob v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí zakázán.

Tabulka VI/2/1

Tabulka rychlostí

jízdy dvanáctivřetenové zatáčečky DZ 500 při tažení prázdných i ložených podvozků ZPK (Mamatěj), případně při dopravě jiných speciálních vozidel do největší dopravní hmotnosti 7,5 t bez připojení na tlakovou brzdu.

dopravní hmotnost přivěšených vozidel	Na sklonu ‰								
	0	5	10	15	20	25	30	35	40
1,0				40	40	40	35	35	30
1,5				40	40	40	35	35	30
2,0				40	40	35	35	30	30
2,5		40	40	40	35	35	30	30	25
3,0		40	40	40	35	35	30	30	25
3,5	40	40	40	35	35	35	30	30	25
4,0	40	40	40	35	35	35	30	30	25
4,5	40	40	35	35	35	30	30	25	20
5,0	40	35	35	35	30	30	25	25	20
5,5	35	35	35	30	30	25	25	20	15
6,0	35	35	30	30	25	25	20	20	15
6,5	35	35	30	30	25	20	20	15	10
7,0	35	30	30	25	25	20	15	10	10
7,5	30	30	25	25	20	15	15	10	-

- Poznámky:
- při zhoršené adhezi se rychlost snižuje o 10 km/h; nejnižší povolená rychlost je 10 km/h,
 - soupravu jiných speciálních vozidel nepřipojených na tlakovou brzdu je nutno k DZ 500 připojit kromě tuhé spojky ještě pojistným řetězem,
 - sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trať; podmínky pro sunutí podvozků ZPK viz příloha VII/2,
 - není-li rychlost v tabulce uvedena, příp. měla-li být z důvodu zhoršené adheze snížena na rychlost menší než 10 km/h, je jízda na takovém sklonu s danou dopravní hmotností přivěšených vozidel zakázána.

Příloha VI/2 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

SKUPINA PŘÍLOH VII

Stroje pro svařování kolejnic a budování bezстыkové koleje

Svařovací stroj PRSM 3

1. Svařovací stroj PRSM 3 je čtyřnápravové speciální hnací vozidlo (stroj), který slouží ke svařování kolejnic metodou nepřerušovaného odtavování přímo v koleji případně na svařovací základně (na roštu).

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
 - b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
- průvodce: jeden člen osádky,

3. Řádění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit vozy nebo jiná nečinná drážní vozidla s narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby; hmotnost přivěšených vozidel smí být nejvýše 40 t,
- b) stroj se zařadí na konec vlaku bez postrku před návěsní vůz a lze jej dopravovat vlaky bez obsluhy vlaku.

- 4. Maximální dovolená rychlost 50 km/h
- Na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti jízdy přes výhybky 30 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu s hmotností přivěšených vozidel do 40 t 25 ‰
- b) vlastním pohonem pojezdu (samostatný stroj) 30 ‰
- c) s použitím hnacího vozidla bez omezení

- 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

- 7. Hmotnost stroje 66 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzdíč přímočinné i samočinné brzdy,
- b) brzdící váha: - G 40 t
- ruční 13 t
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel vlastním pohonem pojezdu se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,

- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku nebo posunu mezi dopravami se samočinná tlaková brzda stroje do průběžné brzdy vlaku nezapíná; výjimečně ji lze zapnout pouze při zařazení do služebního vlaku, je-li to nutné k dosažení potřebných brzdících procent.

9. Největší hmotnost na nápravu 17 t

10. Počet náprav 4

11. Délka přes nárazníky 14,66 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napětové výluky; podél pracoviště svařovny smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2). Při práci svařovny na dvoukolejných, více kolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední koleji vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou.

13. Spojování vozidel

Stroj má nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
- b) při průjezdu vlaku po sousední koleji je jakákoli práce v prostoru mezi kolejí, na níž stroj pracuje, a provozovanou kolejí zakázána.

Zařízení pro přepravu kolejnic a kolejnicových pásů ZPK (podvozky Mamatěj)

1. Zařízení pro přepravu kolejnic a kolejnicových pásů ZPK (Mamatěj) je tvořeno příslušným počtem (podle délky přepravovaných kolejnic) nízkých čtyřkolových podvozků. Každý podvozek je vybaven čtyřmi závěsy pro přepravu kolejnicových pásů a lehkým přenosným jeřábkem umístěným na rámu vozíku. Na horním nosníku jeřábků je zařízení pro zdvih a posun kolejnic.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo posun mezi dopravními s použitím hnacího vozidla při délce kolejnicových pásů větší než 55 m,
technický doprovod:
- u ložené soupravy 3 zaměstnanci, z nichž jeden je určen jako vedoucí a současně vykonává funkci vedoucího obsluhy vlaku,
 - u prázdné soupravy 1 zaměstnanec - prázdná souprava smí jet jako vlak bez obsluhy vlaku.

Ze stanice výchozí do stanice před pracovním místem jede vlak vezoucí kolejnicové pásy (svažované nebo sespojkované) jako vlak služební, z této stanice na pracovní místo jako posun mezi dopravními na vyloučenou kolej.

Vlakem, který smí být dopravován buď hnacím vozidlem nebo speciálními vozidly DGKu-5, MV 80 nebo PA 300 se smějí přepravovat kolejnicové pásy delší než 55 m. Jiná vozidla s výjimkou vozů pro získání potřebných brzdících procent, případně motorového nebo přívěsného vozíku je k soupravě zakázáno přivěšovat.

Služební vlak (ze stanice výchozí do stanice před pracovním místem a zpět) s loženou soupravou ZPK nesmí být sunut; ložená souprava ZPK smí být sunuta pouze na vyloučené koleji. Při sunutí soupravy na vyloučené koleji musí být zařazen v čele motorový vozík, popř. přívěsný vozík obsazený zaměstnancem oprávněným řídit posun. Řidič motorového vozíku, případně oprávněný zaměstnanec musí při sunutí soupravy pozorně sledovat trať a u návěstí "Pískejte" dávat návěst "Pozor". Vyskytne-li se překážka, jsou tyto zaměstnanci povinni dávat strojvedoucímu návěst "Stůj, zastavte všemi prostředky". Při sunutí prázdných podvozků má tyto povinnosti strojvedoucí hnacího vozidla případně řidič speciálního vozidla, pokud není v čele soupravy zařazen obsazený motorový vozík.

Za upevnění návěstidel pro označení konce vlaku odpovídá vedoucí technického doprovodu ložené soupravy, u prázdné soupravy doprovázející zaměstnanec.

- b) jako vlak nebo posun mezi dopravními s použitím speciálního hnacího vozidla při délce kolejnicových pásů do 55 m, technický doprovod (pouze u ložené soupravy): 3 zaměstnanci z nichž jeden je určen jako vedoucí; při přepravě kolejnic do délky 25 m jeden zaměstnanec.

Kolejnicové pásy do délky 55 m smí být přepravovány i motorovými vozíky T 14/52 a MUV 69. V této soupravě se nesmějí přepravovat jiná vozidla s výjimkou motorového případně přívěsného vozíku s tím, že celková hmotnost nebrzděných vozidel nesmí přesáhnout 7,5 t (viz. tab. X/2/2, X/3/2, X/4/3, X/5/3).

Při obou způsobech dopravy vedoucí technického doprovodu, který je nejméně ve funkci mistra nebo jeho zástupce, odpovídá za dodržení technických podmínek, a to zejména za správné naložení soupravy, svěšování a výpočet hmotnosti, který oznámí určenému zaměstnanci TPU železniční stanice. U prázdné soupravy ZPK odpovídá doprovázející zaměstnanec za správné svěšení soupravy.

Při obou způsobech dopravy, přepravují-li se kolejnicové pásy delší než 25 m, je nutné na konec tažené soupravy do stoupání většího než 5 ‰ a na začátek sunuté soupravy po spádu většího než 5 ‰ připojit motorový nebo přívěsný vozík obsazený dvěma zaměstnanci se zarážkami pro případ přetržení soupravy.

3. Maximální dovolená rychlost (u obou způsobů dopravy)

- | | |
|--|---------|
| a) při tažení ložené i prázdné soupravy | 30 km/h |
| b) při sunutí ložené soupravy na vyloučené koleji | 10 km/h |
| c) při sunutí ložené soupravy při posunu, při sunutí ložené soupravy na vyloučené koleji na spádu většího než 5 ‰ nebo není-li souprava dostatečně brzděna | 5 km/h |
| d) při sunutí prázdných podvozků na vyloučené koleji i při posunu | 20 km/h |
| e) přes výhybky a kolejové křižovatky | 5 km/h |

V případě, že při jízdě jako vlak nebo PMD brzdící váha hnacího vozidla nepokryje potřebná brzdící procenta pro výše uvedenou rychlost, je nutno přidat vozy pro dosažení potřebných brzdících procent, případně je nutno rychlost snížit.

Při jízdě jako vlak nebo PMD za použití speciálního hnacího vozidla je nutno výše uvedenou rychlost snížit s ohledem na závislost mezi sklonem, nebrzděnou hmotností přivěšených vozidel a rychlostí uvedenou v tab. X/2/2, příp. X/3/2, X/4/3 nebo X/5/3 a to podle použitého speciálního hnacího vozidla.

4. Největší sklon bez omezení

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný):

- | | |
|--------------------------|-------|
| a) ložené podvozky..... | 150 m |
| b) prázdné podvozky..... | 90 m |

6. Hmotnost soupravy podle délky, počtu a tvaru kolejnic

7. Brzdění podvozky nejsou brzděny

8. Počet náprav podle počtu podvozků v soupravě

9. Spojování

- a) ložené podvozky soupravy ZPK jsou navzájem spojeny zavěšenými kolejnicemi,
- b) souprava ZPK se připojuje k hnacímu vozidlu, motorovému pracovnímu vozu, k vozům potřebným k brzdění, případně k motorovému nebo přívěsnému vozíku tuhou spojkou bez připojení na průběžnou brzdu,
- c) prázdné podvozky soupravy ZPK jsou navzájem spojeny tuhými spojkami.

10. Ostatní údaje

- a) souprava podvozků nemá spolehlivou šuntovací schopnost (podmínky viz čl. 1445-1447 předpisu ČD D 2),
- b) při odstavování podvozků (ložených i prázdných) není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Příloha VII/2 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Souprava pro přepravu dlouhých kolejnicových pásů SDK II

1. Soupravu SDK II tvoří zpravidla 19 upravených vozů Pa sloužících pro vlastní přepravu kolejnicových pásů, z nichž střední vůz je upevňovací, dále 2 pomocné upravené vozy Pa a 2 stahovací upravené vozy Pa (u prototypu přestavěné vozy Zts), které jsou vždy po jednom řaděny na obou koncích soupravy. Všechny vozy soupravy jsou vybaveny kolejnicovou dráhou, po které se pohybuje při práci pojízdný manipulátor, který v základní poloze je umístěn na některém krajním pomocném voze Pa.

Souprava SDK II je funkčně oboustranná a slouží k přepravě, nakládání a skládání dlouhých kolejnicových pásů do délky 255 m. V případě kratších délek kolejnicových pásů je možno soupravu zkrátit o příslušný počet upravených vozů Pa sloužících k vlastní přepravě. Souprava SDK II se zpravidla doplňuje o ubytovací (skladištní) vůz, případně o návěstní vůz, nemůže-li být některý z těchto vozů použit jako návěstní.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelený služební vlak s použitím hnacího vozidla ,
technický doprovod:
 - u ložené soupravy dva členové osádky, z nichž jeden je určen jako vedoucí, který určenému pracovníkovi TPÚ železniční stanice oznámí hmotnost nákladu,
 - u prázdné soupravy jeden člen osádky,
- b) jako jízda na vyloučenou kolej (PMD na vyloučené koleji) s použitím hnacího vozidla,
technický doprovod: vedoucí soupravy a jeden člen osádky; jeden z členů technického doprovodu může vykonávat funkci oprávněného zaměstnance řídit posun; tento zaměstnanec stojí za jízdy na vyloučenou kolej při tažení na posledním voze (u prototypu soupravy na předposledním voze) u záchranné brzdy, při sunutí na prvním voze (u prototypu na druhém voze) soupravy u záchranné brzdy a má radio-telefonní spojení se strojvedoucím,
- c) nákladním vlakem (souprava prázdných vozů)
technický doprovod: jeden člen osádky; prázdnou soupravu je dovoleno dopravovat nákladním vlakem, a to i vlakem bez obsluhy vlaku; souprava nesmí být rozpojována, dopravuje se jako jeden celek, není-li zařaditelem stanoveno jinak.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) ložená souprava se dopravuje vždy jen samostatnou jízdou služebního vlaku; je-li do soupravy služebního vlaku zařaděn jako návěstní jiný než ubytovací (skladištní) vůz, řadí se ubytovací (skladištní) vůz mezi návěstní vůz a soupravu,
- b) prázdná souprava se dopravuje na konci vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) při dopravě:
 - ložené soupravy
 - v přímé a v obloucích o $r \geq 400$ m 50 km/h
 - v obloucích o $r < 400$ m a $r \geq 250$ m 30 km/h
 - v obloucích o $r < 250$ m 20 km/h
 - ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes výhybky 20 km/h
 - ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes výhybky 20 km/h
 - prázdné soupravy 50 km/h
- b) při práci:
 - skládání (stahování) 6 km/h
 - nakládání (nasouvání) 2 km/h

Objednávání přepravy

Dopravní cestu soupravy stanoví instradačním telegramem organizační složka ČD, určená předpisem ČD D 31 s uvedením všech omezení. V nutných, nepředvídaných případech je možno soupravu přepravit bez vydání instradačního telegramu s tím, že souprava bude doprovázena odpovědným zaměstnancem příslušné SDC, který zpraví výpravčího výchozí stanice o podmínkách dopravy v obvodu SDC. Stejnou povinnost má každý zástupce SDC, který vlak doprovází v obvodu příslušné SDC.

5. Největší sklon

- a) při dopravě bez omezení
- b) při práci 20 ‰
Při práci na spádu větším než 4 ‰ musí být provedena opatření, která znemožní samovolný pohyb kolejnicových pásů (viz návod k obsluze).

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost soupravy SDK II

- | | |
|--|-------|
| a) prázdná souprava 23 vozů (21 upravených vozů Pa + 2 stahovací vozy) | 560 t |
| b) souprava ložená (délka pásů 255 m): | |
| - 24 kolejnicovými pásy tv. S 49 | 866 t |
| - 24 kolejnicovými pásy tv. UIC 60 | 928 t |
| - 24 kolejnicovými pásy tv. R 65..... | 958 t |

Poznámka:

Při zařazení ubytovacího skladištního popř. jiného vozu jako návěstního je nutno k výše uvedeným hodnotám připočítat dopravní hmotnost těchto vozů.

8. Brzdění

- všechny vozy soupravy jsou vybaveny samočinnou brzdou, brzdící váha je vyznačena na vozech,
- pomocné a stahovací vozy Pa jsou vybaveny ruční brzdou a záklopkou záchranné brzdy ovládanou z plošiny.

9. Největší hmotnost na nápravu

U loženého upevňovacího vozu soupravy s manipulátorem 15,6 t
(ostatní vozy soupravy mají hmotnost na nápravu nižší)

10. Počet náprav

Vlastní souprava 23 vozů bez ubytovacího, skladištního, popř. jiného vozu jako návěstního 92

11. Délka přes nárazníky

Vlastní souprava 23 vozů bez ubytovacího, skladištního, popř. jiného vozu jako návěstního 319 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
- souprava smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napětové výluky; podél pracoviště soupravy smějí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz článek 1139 předpisu ČD D 2).

13. Spojování soupravy SDK II

Vozy soupravy jsou vybaveny narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby; při nakládání i při dopravě soupravy musí být nárazníky všech vozů soupravy mírně stlačeny; při práci soupravy musí být prvky přechodového zařízení kolejnicové dráhy mezi čely vozů propojeny.

14. Ostatní údaje

- a) dopravě ložené soupravy je nutno věnovat zvýšenou pozornost; jako vjezdové koleje se přednostně určují hlavní staniční koleje,
- b) ložená souprava nesmí být dopravována za zmenšené viditelnosti,
- c) loženou soupravu je třeba posunovat s největší opatrností; odrážení a spouštění je zakázáno; jízda přes svážný pahrbek není dovolena,
- d) při odstavování soupravy není nutno dodržet ustanovení článku 1141 předpisu ČD D 2,
- e) po skončení práce soupravy před její dopravou musí být manipulátor umístěn na některém krajním pomocném voze Pa a zajištěn; za jeho zajištění odpovídá vedoucí soupravy,
- f) při průjezdu vlaku po sousední koleji se musí práce včas přerušit a jakákoli práce či pobyt v prostoru mezi kolejí, na níž se pracuje, a provozovanou kolejí je zakázána.

SKUPINA PŘÍLOH VIII



Stroje pro údržbu a sanaci železničního spodku

Souprava pro zemní práce SZP 750

1. Souprava SZP 750 - speciální vozidlo - se skládá ze tří samostatných vozidel, a to upraveného hnacího vozidla řady 745, pracovního stroje a ochranného vozu s ovládacím stanovištěm. Hnací vozidlo je s pracovním strojem pevně spojeno pomocí tuhé spojky a mechanického náhonu v jeden celek. Ochranný vůz slouží k zabezpečení přesahujícího dopravníku pracovního stroje při dopravě; pro jízdu ochranným vozem v čele soupravy je na něm umístěno ovládací stanoviště.

2. Způsob dopravy

a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu (s použitím vlastního hnacího vozidla):

- hnacím vozidlem v čele vlaku,
- ochranným vozem s ovládacím stanovištěm v čele vlaku. Souprava je obsazena strojvedoucím na ovládacím stanovišti ochranného vozu v čele vlaku a strojvedoucím na hnacím vozidle; průběžnou brzdu ovládá strojvedoucí na ovládacím stanovišti ochranného vozu. Strojvedoucí na hnacím vozidle musí mít trvalé telefonické spojení se strojvedoucím na ovládacím stanovišti ochranného vozu. Strojvedoucí na hnacím vozidle musí okamžitě uposlechnout všech pokynů a příkazů strojvedoucího na ovládacím stanovišti ochranného vozu; při ztrátě spojení musí vlak ihned zastavit. Oba strojvedoucí jsou povinni si navzájem hlásit zpozorované návěsti nebo závady. Není-li strojvedoucí v čele nebo nejsou-li dodrženy výše uvedené podmínky, jde o sunutý vlak.

b) jako vlak nebo PMD s použitím jiného hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

a) souprava SZP 750 může být dopravována v tomto řadění:

hnací vozidlo řady 745, pracovní stroj, ochranný vůz s ovládacím stanovištěm. V případě naléhavé potřeby může být ochranný vůz s ovládacím stanovištěm nahrazen jiným vhodným podvozkovým vozem.

Doprava soupravy SZP 750 v tomto řadění je přípustná v obou směrech, přičemž k hnacímu vozidlu řady 745 nebo k ochrannému vozu je možno připojit další vozidla. Při zařazení soupravy SZP 750 do vlaku nebo PMD smí být mezi pracovní stroj a ochranný vůz s ovládacím stanovištěm zařazena i jiná vyhovující vozidla. Postrk u vlaku se zařazenou soupra-

vou SZP 750 není dovolen, je-li souprava SZP 750 zařaděna v zadní polovině vlaku.

Souprava SZP 750 může být dopravována i vlakem bez obsluhy vlaku. Při zařazení do vlaku se přepravuje hnací vozidlo ř. 745 jako nečinné.

- b) souprava SZP 750 může být dopravována ze stanice na pracovní místo a zpět i bez ochranného vozu. Doprava soupravy SZP 750 v tomto řazení je přípustná v obou směrech a k hnacímu vozidlu nebo pracovnímu stroji je možno připojit další vhodná vozidla (např. soupravu DS). První vozidlo připojené k pracovnímu stroji plní funkci ochranného vozu.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) při jízdě SZP 750 vlastním pohonem pojezdu:
- s hnacím vozidlem v čele soupravy..... 80 km/h
 - s ochranným vozem s ovládacím stanovištěm v čele a při ovládání průběžné brzdy na ovládacím stanovišti ochranného vozu, není-li mezi ochranným vozem a pracovním strojem zařaděno žádné vozidlo 60 km/h
 - b) s použitím jiného hnacího vozidla..... 80 km/h
 - c) v ostatních případech 30 km/h

5. Největší sklon..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 180 m

7. Hmotnost vozidel soupravy SZP 750

- hnací vozidlo ř.745..... 66,2 t
- vlastní pracovní stroj 108 t
- ochranný vůz s ovládacím stanovištěm 24,8 t

8. Brzdění

a) vlastní pracovní stroj i ochranný vůz s ovládacím stanovištěm je vybaven samočinnou průběžnou brzdou,

- b) brzdící váha: - hnací vozidlo ř. 745: - P..... 64 t
- G 50 t
 - pracovní stroj: - P..... 88 t
 - G 80 t
 - ochranný vůz s ovládacím stanovištěm:
 - prázdný..... 29 t
 - ložený..... 45 t

9. Největší hmotnost na nápravu 18 t

10. Počet náprav

- hnací vozidlo.....	4
- vlastní pracovní stroj	6
- ochranný vůz s ovládacím stanovištěm	4

11. Délka přes nárazníky

- hnací vozidlo spojené s pracovním strojem	38,90 m
dopravník přesahuje přes rovinu nárazníků o	4,50 m
- ochranný vůz s ovládacím stanovištěm	19,80 m
- celková délka soupravy SZP 750	58,70 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) souprava SZP 750 smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napěťové výluky:
 - podél pracoviště soupravy smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2),
 - při práci soupravy SZP 750 mezi traťovými kolejemi je nutná výluka i sousední koleje. Při práci mezi kolejemi ve stanici je nutná výluka sousední koleje pouze tehdy, zasahuje-li pracovní část stroje do jejího průjezdného průřezu.

13. Spojování soupravy SZP 750 (navzájem popř. s jinými vozidly)

- a) hnací vozidlo ř. 745 je kloubově spojeno s pracovním strojem v jeden celek, který je na vnějších čelech vybaven nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby; na obou čelech soupravy jsou spojky napájecího potrubí se spojkovými hlavicemi, natřenými žlutě,
- b) při jízdě soupravy SZP 750 ochranným vozem s ovládacím stanovištěm v čele a ovládání průběžné brzdy soupravy brzdičem na ovládacím stanovišti ochranného vozu musí být napájecí potrubí ochranného vozu propojeno s napájecím potrubím hnacího vozidla a pracovního stroje,
- c) je-li souprava SZP 750 dopravována silou vlastního hnacího vozidla postupuje se při výpočtu přípustné hmotnosti připojených vozidel podle předpisu D 2/1 pro hnací vozidlo řady 745; do hmotnosti připojených vozidel se počítá hmotnost pracovního stroje a hmotnost ostatních vozidel zařazených do vlaku, hmotnost připojených vozidel nesmí přitom překročit hodnotu 750 t,

- d) při práci soupravy SZP 750 na I. pracovním stupni (tj. do rychlosti 1 km/h) smí hmotnost připojených tažených nebo tlačných vozidel (kromě hmotnosti pracovního stroje) na jednotlivých stoupáních činit nejvýše:
 - 300 t do 20 ‰ včetně
 - 400 t do 16 ‰ včetně
 - 500 t do 13 ‰ včetně
- e) při práci soupravy SZP 750 na II. pracovním stupni (tj. do rychlosti 7 km/h) smí hmotnost připojených tažených nebo tlačných vozidel (kromě hmotnosti pracovního stroje) na jednotlivých stoupáních činit nejvýše:
 - 150 t do 12 ‰ včetně
 - 300 t do 6 ‰ včetně

14. Ostatní údaje soupravy SZP 750

- a) souprava SZP 750 se v případě potřeby otáčí na kolejovém trojúhelníku (trianglu),
- b) souprava SZP 750 má spolehlivou šuntovací schopnost, pracovní stroj je označen písmenem A
- c) svěšování a rozvěšování vozidel soupravy SZP 750, popřípadě i dalších vozidel v ní zařazených, nejedná-li se o zařazení soupravy do vlaku, vykonávají zaměstnanci osádky soupravy,
- d) při dopravě soupravy SZP 750 musí být pracovní části stroje zajištěny v přepravní poloze; za jejich zajištění odpovídá vedoucí soupravy,
- e) po skončení práce pracovního stroje a před jeho dopravou musí být vyřazeno z činnosti aretování pružin podvozků, o čemž se osobně přesvědčí vedoucí stroje (soupravy).

SKUPINA PŘÍLOH IX

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

Kolejová sněhová fréza KSF 70 na MUV 69

1. Kolejová sněhová fréza KSF 70 je dvounápravové speciální hnací vozidlo (stroj) sloužící k odstraňování sněhu. Základ frézy tvoří motorový univerzální vozík MUV 69.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost..... 35 km/h

Při všech způsobech dopravy přes křižovatkové výhybky a

kolejové křižovatky 20 km/h

4. Největší sklon..... 40 %

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 120 m

6. Hmotnost stroje 17,36 t

7. Brzdění

a) brzda automobilová,

b) brzdící váha neudána

c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsobu brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla;

8. Největší hmotnost na nápravu 11,8 t

9. Počet náprav 2

10. Délka stroje 9,93 m

11. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; při dopravě na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích se nesmí stroj na širší trati setkat s vlakem vezoucí mimořádnou zásilku s překročenou ložnou mírou, protože v přepravní poloze s neotevřenými bočními radii-
cemi překračuje fréza ložnou míru podle ČSN 28 0312

- v obloucích o $r = 250$ m:

ve výšce od 380 do 610 mm nad TK o 101 mm ve vzdálenosti
2 750 mm před první nápravou,

ve výšce od 610 do 1 750 mm nad TK o 151 mm ve vzdálenosti
2 750 mm před první nápravou,

ve výšce od 780 do 1 390 mm nad TK o 171 mm ve vzdálenosti 2 600 mm až 2 750 mm před první nápravou,

- v přímé:

ve výšce od 610 do 1 750 mm nad TK o 15 mm ve vzdálenosti 2 750 mm před první nápravou,

ve výšce od 780 do 1 390 mm nad TK o 35 mm ve vzdálenosti 2 600 mm - 2 750 mm před první nápravou.

Na tyto případy upozorní před výjezdem na trať řidič speciálního vozidla výpravčího.

- b) stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky; při práci frézy na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou;

je-li sousední traťová kolej sjízdná a je-li osová vzdálenost menší než 3 750 mm, zpravují se o práci frézy v mezistaničním úseku vlaky rozkazem V o tom, aby vlak jel k pracovnímu místu frézy takovou rychlostí, aby mohl včas zastavit před případnou překážkou (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2); na tyto případy (osové vzdálenosti menší než 3 750 mm) upozorní před výjezdem na trať vedoucí práce výpravčího; při práci na dvoukolejných tratích při sjízdnosti sousední koleje musí zůstat boční křídlo frézy směřující k sousední koleji zajištěno v přepravní poloze.

12. Spojování vozidel

Fréza KSF 70 nemá nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybavena zařízením pro upevnění tuhé spojky pro případné odtahování neschopného stroje.

13. Ostatní údaje

- a) stroj je označen písmenem „A“,
b) stroj odstraňuje sníh do výše 150 cm nad temenem kolejnice.

Kolejový sněhový pluh KSP MTH

1. Kolejový sněhový pluh KSP je dvounápravové speciální vozidlo (stroj) bez vlastního pohonu pojezdu sloužící k odstraňování sněhu na tratích.

2. Způsob dopravy

a) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla:

- hnacím vozidlem v čele soupravy,
- pluhem v čele soupravy.

Z dopravního hlediska je sunutá souprava alternativně obsazena:

- strojvedoucím na ovládacím stanovišti čelní kabiny pluhu a strojvedoucím na hnacím vozidle; strojvedoucí na hnacím vozidle musí mít trvale přímé spojení se strojvedoucím v čelní kabině pluhu a musí okamžitě uposlechnout všech jeho pokynů; při ztrátě spojení je povinen vlak ihned zastavit; oba strojvedoucí jsou povinni si navzájem hlásit zpozorované návěští nebo závady,
- odborně způsobilým zaměstnancem SDC, znalým traťových poměrů, na ovládacím stanovišti čelní kabiny pluhu a strojvedoucím na hnacím vozidle,

b) nákladním vlakem,

průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

a) při dopravě stroje jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla v čele soupravy se může zároveň s ním dopravovat i příslušný obytný, případně nářadový vůz, který se v tomto případě řadí mezi hnací vozidlo a pluh,

b) při dopravě nákladním vlakem se pluh řadí vždy jako náběžník,

c) z přilehlé železniční stanice na pracovní místo a zpět se stroj dopravuje jako posun mezi dopravnami na vyloučené koleji sunutý s použitím hnacího vozidla bezprostředně za strojem, případně jako posun mezi dopravnami tažený; mezi stroj a hnací vozidlo je zakázáno zařadit ubytovací vůz; pokud to však situace vyžaduje, může se ubytovací vůz přivést za hnací vozidlo.

4. Maximální dovolená rychlost

- | | |
|---|---------|
| a) při jízdě s hnacím vozidlem v čele a při zařadění do vlaku... | 50 km/h |
| b) při tažení pluhu při práci | 40 km/h |
| c) při sunutí pluhu, je-li přední kabina pluhu obsazena strojvedoucím, který má trvalé přímé spojení se | |

- | | |
|---|---------|
| strojvedoucím na hnacím vozidle..... | 40 km/h |
| d) při sunutí v ostatních případech | 30 km/h |
- 5. Největší sklon** bez omezení
- 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný).....** 150 m
- 7. Hmotnost stroje** 32 t
- 8. Brzdění**
- a) pluh je vybaven pouze potrubím samočinné průběžné brzdy a záklopkou záchranné brzdy,
- b) brzdící váha ruční brzdy 6 t
- 9. Největší hmotnost na nápravu** 16 t
- 10. Délka stroje** 12,36 m
- 11. Počet náprav** 2
- 12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky**
- a) při dopravě stroje v přepravní poloze není třeba výluky koleje ani napětové výluky, pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat na vyločené koleji bez nutnosti napětové výluky, při práci na dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou; podél pracoviště stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2).
- 13. Spojování vozidel**
- Pluh je vybaven narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby jen na jedné straně.
- 14. Ostatní údaje**
- a) pluh lze otáčet na staničních kolejích bez převýšení a vyžaduje volný prostor o průměru 14 m; tato místa jsou určena ve staničním řádu, otáčení vyžaduje souhlas výpravčího, v prostoru otáčení stroje je pobyt pracovníků zakázán,
- b) stroj může odstraňovat sněhovou vrstvu vysokou nejvýše 120 cm,
- c) při dopravě stroje musí být jeho pracovní části zajištěny v přepravní poloze, za jejich zajištění odpovídá vedoucí stroje, při dopravě nákladním vlakem průvodce vozidla,
- d) při sunutí stroje za zhoršené viditelnosti musí být rozsvíceny světlomety, aby nejbližší prostranství bylo dostatečně osvětleno.

Kolejový sněhový pluh LPO 411 S

1. Kolejový sněhový pluh LPO 411 S je čtyřnápravové speciální vozidlo (stroj) bez vlastního pohonu pojezdu sloužící k odstraňování sněhu na tratích.

2. Způsob dopravy

a) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla:

- hnacím vozidlem v čele soupravy,
- pluhem v čele soupravy.

Z dopravního hlediska je sunutá souprava alternativně obsazena:

- strojvedoucím na ovládacím stanovišti čelní kabiny pluhu a strojvedoucím na hnacím vozidle; strojvedoucí na hnacím vozidle musí mít trvale přímé spojení se strojvedoucím v čelní kabině pluhu a musí okamžitě uposlechnout všech jeho pokynů; při ztrátě spojení je povinen vlak ihned zastavit; oba strojvedoucí jsou povinni si navzájem hlásit zpozorované návěsti nebo závady,
- odborně způsobilým zaměstnancem SDC, znalým traťových poměrů, na ovládacím stanovišti čelní kabiny pluhu a strojvedoucím na hnacím vozidle,

b) nákladním vlakem,

průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

a) při dopravě stroje jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla v čele soupravy se může zároveň s ním dopravovat i příslušný obytný, případně nářadový vůz; řadění těchto vozidel v soupravě je libovolné,

b) při dopravě stroje nákladním vlakem se stroj a k němu příslušný obytný, případně nářadový vůz řadí na konec vlaku před návěstní vůz; zařadění stroje ve vlaku s postrkem i do vlaku bez obsluhy vlaku je dovoleno,

c) z přilehlé železniční stanice na pracovní místo a zpět se stroj dopravuje jako posun mezi dopravnami sunutý s použitím hnacího vozidla bezprostředně za strojem, případně jako posun mezi dopravnami tažený; mezi stroj a hnací vozidlo je zakázáno zařadit ubytovací vůz; pokud to však situace vyžaduje, může se ubytovací vůz přivést za hnací vozidlo.

4. Maximální dovolená rychlost

- | | |
|---|---------|
| a) při jízdě s lokomotivou v čele a při zařadění do vlaku | 80 km/h |
| b) při tažení pluhu při práci | 50 km/h |

- c) při sunutí pluhu, je-li přední kabina pluhu obsazena strojvedoucím, který má trvalé přímé spojení se strojvedoucím na hnacím vozidle 50 km/h
- d) při sunutí v ostatních případech 30 km/h
- 5. Největší sklon** bez omezení
- 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)** 150 m
- 7. Hmotnost stroje** 64 t
- 8. Brzdění**
 - a) pluh je vybaven samočinnou tlakovou brzdou a záklopkou záchranné brzdy,
 - b) brzdící váha: - G 40 t
- ruční 12 t
- 9. Největší hmotnost na nápravu** 16 t
- 10. Počet náprav** 4
- 11. Délka stroje** 15,76 m
- 12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky**
 - a) při dopravě stroje není třeba výluky koleje ani napěťové výluky, pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
 - b) stroj smí pracovat na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky. Při práci na dvojkolejných, vícekolejných a souběžných tratích nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou. Podél pracoviště stroje smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D2).
- 13. Spojování vozidel**
 - a) stroj je vybaven z obou čel táhlovým ústrojím normální stavby a pneumaticky představitelnými nárazníky; přípustná tažná síla ve spřáhle a přípustná tlačná síla na nárazníky je 350 kN,
 - b) příslušenství stroje (houkačka, stěrače, sklápění nárazníků atd.) je ovládáno stlačeným vzduchem odebíraným ze dvou zásobních vzduchojemů, které se plní napájecím potrubím propojeným s hlavním vzduchojemem hnacího vozidla; spojovací kohouty a spojkové hlavice spojek napájecího potrubí jsou natřeny žlutě.
- 14. Ostatní údaje**
 - a) stroj může odstraňovat sněhovou vrstvu vysokou nejvýše 150 cm,

- b) při svěšování s vozidly musí být vzhledem k omezenému prostoru mezi nárazníky (čelní radlice) postupováno s největší opatrností,
- c) při dopravě stroje musí být jeho pracovní části zajištěny v přepravní poloze; za jejich zajištění odpovídá vedoucí stroje, při dopravě nákladním vlakem průvodce vozidla,
- d) při sunutí pluhu za zhoršené viditelnosti musí být rozsvíceny světlomety, aby nejbližší prostranství bylo dostatečně osvětleno.

Příloha IX/3 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Odklizovací souprava PSE

1. Odklizovací souprava PSE je složena z vlastního odklizovacího stroje, koncového vykládacího vozu a jednoho až tří vložených vozů s dopravníky. Souprava nemá vlastní pohon pojezdu a slouží k odstraňování sypkého materiálu (sněhu, mouru, škváry apod.) a to hlavně ze staničních kolejí.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla, průvodka: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Odklizovací souprava se dopravuje jako ucelená souprava; k vlastní soupravě je možno zařadit další vozy potřebné k pracovním účelům, případně k dosažení potřebné brzdící váhy.

4. Nejvyšší dovolená rychlost

a) je-li souprava tažena	50 km/h
b) je-li souprava sunuta	30 km/h
c) přes výhybky	20 km/h

5. Největší sklon

bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)

150 m

7. Hmotnost jednotlivých vozidel soupravy

a) odklizovací stroj	72,2 t
b) vložený vůz	36,8 t
c) koncový vůz	39 t

8. Brzdění

Souprava je vybavena samočinnou brzdou, brzdící váhy jsou uvedeny na vozech.

9. Největší hmotnost na nápravu

18 t

10. Počet náprav

a) odklizovací stroj	4
b) vložený vůz	4
c) koncový vůz	4

11. Délka jednotlivých vozidel soupravy

a) odklizovací stroj	18,40 m
----------------------------	---------

- | | |
|----------------------|---------|
| b) vložený vůz | 23,86 m |
| c) koncový vůz | 23,86 m |

12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji bez nutnosti napěťové výluky; dojde-li v mimořádných případech k práci odklizovacího stroje v mezistaničních úsecích dvoukolejných, vícekolejných a souběžných tratí nesmí být na sousední kolej vypraven žádný vlak vezoucí zásilku s překročenou ložnou mírou; o práci odklizovacího stroje v mezistaničním úseku se zpravit vlak jedoucí po sousední koleji rozkazem V o tom, aby jel k pracovnímu místu odklizovacího stroje takovou rychlostí, aby mohl včas zastavit před případnou překážkou (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2); při práci odklizovacího stroje ve stanici dohodne se vedoucí práce s výpravčím o potřebných opatřeních.

13. Spojování vozidel

Jednotlivá vozidla soupravy jsou mezi sebou spojena automatickým spřáhlem a na obou koncích soupravy jsou čela vozů opatřena narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby. Narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby je zpravidla vybaven oboustranně odklizovací stroj a jednostranně první vložený vůz soupravy pro umožnění součinnosti soupravy s čističkami šterkového lože.

Výklopné vozy Ua - Dumpcar

1. Vozy Ua - Dumpcar jsou speciální výklopné vozy pro dopravu sypkých substrátů, které slouží jednak k odvozu materiálu vytěženého z železničního tělesa, jednak k přepravě materiálu potřebného pro opravné práce na železničním spodku a svršku.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelená souprava služebním vlakem nebo PMD s použitím hnacího vozidla,
- b) nákladním vlakem.

V obou případech bez technického doprovodu.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Soupravu i jednotlivé vozy je možno zařadit do vlaku bez obsluhy vlaku; při jízdě na vyloučenou kolej a z vyloučené koleje (při nakládání nebo vyklápění soupravy) doprovází soupravu zaměstnanec oprávněný k obsluze vyklápěcího zařízení; tento zaměstnanec odpovídá za uvedení vozu do přepravní polohy. Do soupravy vlaku nebo PMD se vozy řadí za podmíněk, stanovených předpisy ČD D 2, V 15/1 a V 62.

4. Nejvyšší dovolená rychlost 65 km/h
(pokud není na voze uvedena rychlost nižší)

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku 150 m

7. Vlastní hmotnost 28 t

8. Únosnost: - třída trati A 32,5 t
- třída trati B (1,2) 35,0 t
- třída trati C (2,3,4) 44,5 t
- třída trati D (3,4) 52,5 t

9. Brzdění

- a) brzda samočinná,
- b) brzdící váha uvedena na vozech; před odjezdem soupravy dá odborně způsobilý zaměstnanec určený staničním řádem přestavovače vozů s nákladem o hmotnosti větší než 12 t do polohy "ložený", u ostatních vozů do polohy "prázdný".

- 10. Největší hmotnost na nápravu** 20 t
(při ložení pro třídu trati D)
- 11. Počet náprav** 4
- 12. Délka přes nárazníky** 12,5 m
- 13. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky**
- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky, pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
 - b) při vyklápění vozu směrem k sousední koleji je nutná výluka sousední koleje pouze tehdy, zasahuje-li výklopná korba nebo vysypávaný materiál do jejího průjezdného průřezu.
- 14. Spojování vozidel**
- a) vozy jsou vybaveny narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby,
 - b) při svěšování vozů Ua - Dumpcar musí být dbáno na správné spojení hadic tlakové brzdy, aby nedošlo k záměně s hadicí napájecího potrubí se zrcadlovou hlavicí, která je natřena žlutě a při dopravě vozu musí být vždy odpojena od zdroje tlakového vzduchu.
- 15. Ostatní údaje**
- a) při odstavování vozů Ua - Dumpcar není nutno dodržovat ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
 - b) ruční brzda smí být použita jen jako brzda zajišťovací.

Dopravníková souprava PTO 200 C

1. Dopravníkovou soupravu PTO 200 C tvoří nejvýše 6 výklopných vozů Ua - Dumpcar opatřených dopravníky a řídicí vůz řady Pa 416, na kterém je umístěn přechodový dopravník, elektrocentrála a ovládací kabina. Dopravníková souprava nemá vlastní pohon pojezdu a slouží k nakládání, odvozu a deponování vyzískaného materiálu při čištění pražcového podloží, případně při těžení materiálu železničního tělesa těžebními stroji, a k přepravě sypkých hmot.

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelená souprava s použitím hnacího vozidla a to jako služební vlak nebo PMD,
technický doprovod (pouze u ložené soupravy): jeden člen osádky soupravy, který zaměstnanci sepisujícímu výkaz vozidel oznámí hmotnost nákladu; zaměstnanec technického doprovodu může vykonávat funkci doprovodu vlaku a při nasazení soupravy na práci je oprávněný k obsluze soupravy,
- b) nákladním vlakem,
technický doprovod: jeden člen osádky soupravy, který zaměstnanci sepisujícímu výkaz vozidel oznámí hmotnost nákladu.

Souprava nesmí být rozpojována, dopravuje se jako jeden celek a to i vlakem bez obsluhy vlaku.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

Souprava PTO 200 C může být dopravována v tomto řadění: řídicí vůz, souprava výklopných vozů Ua-Dumpcar č.1-6; v případě potřeby zařaditele je možno soupravu výklopných vozů dopravovat i bez řídicího vozu; doprava soupravy je přípustná v obou směrech, k oběma koncům soupravy je možno připojit další vozidla s tím, že při oddělení řídicího vozu od soupravy k řídicímu vozu a k vozu č. 1 není dovoleno přivěšovat vozidla, jejichž náklad nebo konstrukce je vzdálena od čela vlastních nárazníků méně než 300 mm.

4. Největší dovolená rychlost 65 km/h
5. Největší sklon bez omezení
6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m
7. Hmotnost jednotlivých vozů soupravy
 - a) řídicí vůz 26,5 t
 - b) výklopný vůz Ua s dopravníkem: - ložený 80 t
 - prázdný..... 29,3 t

c) celková hmotnost naložené soupravy	506,5 t
8. Únosnost:	
- třída trati A.....	30,7 t
- třída trati B (1,2).....	33,2 t
- třída trati C (2,3,4).....	42,7 t
- třída trati D (3,4).....	50,7 t

9. Brzdění

Řídicí vůz i výklopné vozy Ua-Dumpcar jsou vybaveny samočinnou brzdou; brzdící váha je uvedena na vozech.

10. Největší hmotnost na nápravu

a) řídicí vůz	6,6 t
b) výklopný vůz Ua-Dumpcar:	
- prázdný	7,3 t
- ložený	20,0 t

11. Počet náprav

a) řídicí vůz	4
b) výklopný vůz Ua-Dumpcar	4

12. Délka přes nárazníky

a) řídicí vůz	13,9 m
b) výklopný vůz Ua-Dumpcar	12,5 m
c) délka celé soupravy	88,9 m

13. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků, po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
- souprava smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napětové výluky; podél pracoviště soupravy smějí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2); při vyklápění vozů Ua - Dumpcar směrem k sousední koleji je nutná výluka sousední koleje pouze tehdy, zasahuje-li výklopná korba nebo vysypávaný materiál do jejího průjezdného průřezu.

14. Spojování vozidel

- všechny vozy soupravy jsou vybaveny nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby,
- všechny vozy soupravy (včetně řídicího vozu) jsou vybaveny pracovním napájecím potrubím, které je na čelech vozů ukončené spojkou se zrcadlovou hlavicí, natřenou žlutě; před dopravou soupravy musí být spojka se zrcadlovou hlavicí pro přívod vzduchu do napájecího potrubí na každém čele soupravy od sousedního vozidla vždy odpojena,

- c) svěšování a rozvěšování vozidel soupravy PTO - 200 C provádějí zaměstnanci osádky soupravy, nejedná-li se pouze o zařazení soupravy do vlaku.

15. Ostatní údaje

- a) pokud zde není uvedeno jinak, platí pro výklopné vozy Ua - Dumpcar, které jsou součástí soupravy, podmínky pro samostatné vozy Ua - Dumpcar (příloha IX/5),
- b) při dopravě soupravy PTO - 200 C musí být její pracovní části zajištěny v přepravní poloze; za jejich zajištění odpovídá vedoucí soupravy,
- c) se soupravou PTO - 200 C je třeba posunovat s největší opatrností, odražení a spouštění je zakázáno,
- d) při odstavování soupravy není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- e) ruční brzda řídícího i výklopných vozů smí být použita jen jako brzda zajišťovací.

Příloha IX/6 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Souprava mechanizovaných vozů SMV 1 (SMV 2)

1. Soupravu mechanizovaných vozů SMV tvoří 2 nebo více mechanizovaných vozů MZV 30.1 nebo MZV 30.2 a jeden mechanizovaný vykládací vůz MVV 900.1 nebo MVV 900.2. Použitím vozů MZV 30.1 a MVV 900.1 se tvoří souprava SMV 1, která se používá na nakládání, odvoz a deponování výzisku vznikajícího při čištění kolejového lože, případně při těžení materiálu železničního tělesa a na přepravu sypkých hmot. Z vozů MZV 30.2 a MVV 900.2 sestává souprava SMV 2, která kromě odvozu výzisku umožňuje i přísun materiálu (štěrkopísku) k sanačnímu stroji. Soupravy mechanizovaných vozů SMV nemají vlastní pohon pojezdu. Při práci je nutná součinnost s PA 300 nebo MV 80, který mimo tažné síly zajišťuje pomocí kabelového propojení i napájení vozů elektrickou energií.

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

2. Způsob dopravy

- a) jako ucelená souprava služebním vlakem nebo PMD s použitím hnacího vozidla (souprava naložených nebo prázdných vozů),
technický doprovod: jeden člen osádky,
- b) nákladním vlakem (jen prázdné ucelené soupravy nebo prázdné samotné vozy) - bez technického doprovodu.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

Souprava mechanizovaných vozů SMV může být dopravována v tomto řazení: mechanizovaný vykládací vůz (MVV 900.1 nebo MVV 900.2), souprava mechanizovaných zásobníkových vozů (MZV 30.1 nebo MZV 30.2). Doprava soupravy SMV je možná v obou směrech. Na oba konce soupravy je možné připojit další vozidla s tím, že při odpojení mechanizovaného vykládacího vozu od ucelené soupravy musí se tento nahradit ochranným vozem vhodného typu. Při samostatné dopravě mechanizovaných zásobníkových vozů MZV 30.1 (MZV 30.2) je potřebné zařadit vhodný ochranný vůz v místě, kde horní dopravník přesahuje rovinu čel nárazníků. Samostatná doprava mechanizovaného vykládacího vozu MVV 900.1 (MVV 900.2) nevyžaduje žádná opatření. Při dopravě ve vlaku je potřebné dodržovat ustanovení čl.2 b) této přílohy.

- | | |
|---|----------------|
| 4. Maximální dovolená rychlost | 80 km/h |
| 5. Největší sklon | 40 ‰ |
| 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) | 120 m |
| 7. Hmotnost jednotlivých vozů soupravy | |

- a) mechanizovaný vykládací vůz MVV 900.2 (MVV 900.1):
 - prázdný 40,00 t (39,00 t)
 - ložený 64,00 t
- b) mechanizovaný zásobníkový vůz MZV 30.2 (MZV 30.1):
 - prázdný 30,50 t (29,50 t)
 - ložený 80,00 t

8. Brzdění

Jednotlivé vozy soupravy jsou vybaveny samočinnou brzdou, brzdící váhy jsou uvedeny na vozech.

9. Největší hmotnost na nápravu

- a) mechanizovaný vykládací vůz MVV 900.1 (MVV 900.2):
 - prázdný 9,00 t (9,9 t)
 - ložený 20,00 t
- b) mechanizovaný zásobníkový vůz MZV 30.1 (MZV 30.2):
 - prázdný 7,00 t (7,3 t)
 - ložený 20,00 t

10. Počet náprav

- a) mechanizovaný vykládací vůz 4
- b) mechanizovaný zásobníkový vůz 4

11. Délka přes nárazníky

- a) mechanizovaný vykládací i zásobníkový vůz 14,04 m
- b) délka celé soupravy podle počtu použitých vozů
- c) na vozech MZV 30.1 (MZV 30.2) přesahuje nástavba přes rovinu čel nárazníků o 0,9 m (2,1 m)

12. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky; pro jízdu vlaků po sousední koleji nejsou nutná žádná omezení,
- b) souprava SMV smí pracovat pouze na vyloučené koleji a za napět'ové výluky; podél pracoviště soupravy smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvíce 50 km/h (viz čl. 1139 předpisu ČD D 2); při práci soupravy SMV ve stanici se dohodne vedoucí soupravy s výpravčím na potřebných opatřeních.

13. Spojování vozidel

Všechny vozy soupravy SMV jsou vybaveny narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby a kabelovým spojením pro přenos elektrické energie pro ovládání soupravy při práci.

14. Ostatní údaje

- a) při dopravě soupravy SMV musí být otočný dopravník vozu MVV zajištěn v dopravní poloze; za jeho zajištění odpovídá vedoucí stroje, případně technický doprovod soupravy,
- b) je zakázáno vystupovat na přechodné pracovní místo obsluhy na jednotlivých vozech MZV 30.1 (MZV 30.2) pod zapnutým trolejovým vedením,
- c) se soupravou SMV je potřebné posunovat s největší opatrností, odražení a spouštění je zakázáno.

ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

SKUPINA PŘÍLOH X

Stroje pro přepravu materiálu a osob

Motorová drezína osobní Dm 4, Dm 6

1. Motorová drezína osobní je dvounápravové historické speciální hnací vozidlo sloužící k přepravě osob při výkonu kontrol, prohlídek a revizí. Motorovou drezínu lze otočit do protisměru nebo i za vhodných podmínek odstranit z koleje za pomoci speciálního zdvihacího zařízení, které je jejím příslušenstvím. Je typového označení Dm 4 a Dm 6 (odlišné údaje drezíny typu Dm 6 jsou uvedeny v závorce).

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost..... 40 km/h (60 km/h)

Při jízdě přes: - křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky 10 km/h
- ostatní výhybky..... 20 km/h

4. Největší sklon 40 ‰

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

6. Hmotnost 1,9 t (2,1 t)

7. Brzdění

a) brzda automobilová

b) brzdící váha neudána

c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla.

8. Největší hmotnost na nápravu 1,1 t

9. Počet náprav 2

10. Délka 3,97 m (4,17 m)

11. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

Při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaku po sousední koleji není třeba žádných omezení.

12. Spojování vozidel

Drezína nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby; je vybavena zařízením pro upevnění tuhé spojky.

13. Ostatní údaje

- a) drezína není označena písmenem A, doprava vozidla se provádí dle předpisu ČD D 2 čl. 1445-1447,
- b) při odstavování drezíny není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Motorový vozík Tatra Vm 14/52

1. Motorový vozík Tatra Vm 14/52 je dvounápravové plošinové historické speciální hnací vozidlo opatřené v přední části kabinou pro stanoviště řidiče; slouží k přepravě materiálu, drobné mechanizace, případně osob. Motorový vozík lze otočit do protisměru nebo i za vhodných podmínek odstranit z koleje za pomoci speciálního zdvihacího zařízení, které je jeho příslušenstvím.

2. Způsob dopravy

Jako PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost

- platí tabulka rychlostí jízdy pro vozík Tatra Vm 14/52 (tabulka X/2/1),
- při jízdě přes křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky 10 km/h
- při jízdě přes ostatní výhybky 20 km/h

4. Největší sklon 40 ‰

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

6. Hmotnost

- a) motorový vozík 1,91 t
- b) přívěsný vozík 0,8 t

7. Nosnost

- a) motorový vozík 4 t
- b) přívěsný vozík 4 t

8. Brzdění

- a) brzda přímočinná a speciální samočinná,
- b) brzdící váha neudána
- c) zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent se neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič motorového vozíku; závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v tabulce X/2/1, případně X/2/2.

9. Největší hmotnost na nápravu

- a) motorový vozík (při největším zatížení 4 t) 3 t
- b) přívěsný vozík (při největším zatížení 4 t) 2,5 t

10. Počet náprav

- | | |
|-------------------------|---|
| a) motorový vozík | 2 |
| b) přívěsný vozík | 2 |

11. Délka

- | | |
|-------------------------|--------|
| a) motorový vozík | 3,80 m |
| b) přívěsný vozík | 2,50 m |

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

Při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

13. Spojování vozidel

- a) motorový vozík ani přívěsný vozík nemají nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby; jsou vybaveny zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) za motorový vozík je dovoleno přivěsit nejvíce 3 přívěsné vozíky připojené na průběžnou brzdu za podmínek uvedených v tabulce X/2/1; rovněž je možné přivěsit i jiná služební vozidla (např. podvozky ZPK, průběžně nebrzděný přívěsný vozík atd.) bez připojení na průběžnou brzdu do největší hmotnosti přivěšených vozidel 7,5 t a to za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/2/2
- c) vyžaduje-li délka nákladu více než čtyři podpěry, je výjimečně dovoleno spojit až 6 vozidel za těchto podmínek:
 - ve skupině vozidel musí být dva činné motorové vozíky, a to jeden v čele a druhý na konci skupiny,
 - každý vozík, a to i u vracející se skupiny prázdných vozíků, musí být brzděn,
 - pro rychlost a přípustnost jízdy na spádu platí údaje tabulky X/2/1 pro tři přívěsné vozíky.

14. Ostatní údaje

- a) je-li na konci soupravy vozíků zařazen motorový vozík, musí být zapojen na průběžnou brzdu, kterou obsluhuje řidič speciálního hnacího vozidla v čele skupiny; toto ustanovení neplatí při dopravě přivěšených vozidel do největší hmotnosti 7,5 t a průběžně nebrzděné,
- b) motorový vozík není označen písmenem „A“, doprava vozidla se provádí dle předpisu ČD D 2 čl. 1445 -1447,
- c) při odstavování motorového vozíku není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Tabulka X/2/1

Tabulka rychlosti

jízdy motorového vozíku Tatra Vm 14/52

sklon v ‰	Rychlost v km/h				
	motorový vozík	Počet přívěsných vozíků			při sunutí
		1	2	3	
bez nákladu					
0 - 20	30		30	30	15
21 - 30		30	30	25	
31 - 40		30	25	20	
s nákladem do 2 t na každém i motorovém vozíku					
0 - 20	30	30	30	25	15
21 - 30	30	25	20	20	
31 - 40	30	20	15	15	
s nákladem do 4 t na každém i motorovém vozíku					
0 - 15	30	25	20	20	15
16 - 30	25	15	10	10	10
31 - 40	20 - 15	10	-	-	10

Tabulka X/2/2

Tabulka rychlostí

jízdy motorového vozíku Tatra 14/52 při tažení prázdných i ložených podvozků ZPK (Mamatěj), případně při dopravě jiných speciálních vozidel do celkové hmotnosti 7,5 t bez připojení na průběžnou brzdu.

Na sklonu do [%] Celková hmotnost přivěšených vozidel [t]	0	5	10	15	20	25	30	35	40
1,0	30	30	25	25	20	20	20	15	10
1,5	25	25	25	20	20	20	15	10	10
2,0	25	25	25	20	20	15	15	10	
2,5	25	25	20	20	15	15	10		
3,0	25	20	20	20	15	10	10		
3,5	25	20	20	15	15	10			
4,0	20	20	20	15	10	10			
4,5	20	20	15	15	10				
5,0	20	20	15	15	10				
5,5	20	20	15	10					
6,0	20	15	15	10					
6,5	15	10	10						
7,0	15	10	10						
7,5	15	10	10						

- Poznámky: - soupravu jiných speciálních vozidel nepřipojených na průběžnou brzdu je nutno připojit k motorovému vozíku kromě tuhé spojky ještě pojistným řetězem,
 - není-li rychlost v tabulce uvedena, je jízda na takovém sklonu s danou celkovou hmotností přivěšených vozidel zakázána,
 - sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trať; nejvyšší rychlost při sunutí 15 km/h; podmínky pro sunutí podvozků ZPK viz příloha VII/2.

Motorový univerzální vozík MUV 69 a přívěsné vozíky PV a PVK

1. Motorový univerzální vozík MUV 69 a jeho odvozené typy 69.1, 69.2, 69.3, 69.4, 69.5 jsou dvounápravová plošinová speciální hnací vozidla opatřená v přední části kabinou se stanovištěm řidiče; slouží k přepravě materiálu, drobné mechanizace, případně osob. Univerzálnost vozíku spočívá v tom, že kromě vlastního jeho posílání (přeprava materiálu) může být pomocí přídavných zařízení modifikován k výkonu dalších druhů opravných prací. Z důvodů specifických podmínek jednotlivých modifikací je každá modifikace zařazena do zvláštní přílohy.

2. Způsob dopravy

Jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu.

3. Maximální dovolená rychlost

- a) platí tabulka rychlostí jízdy MUV 69 (tabulka X/3/1),
- b) při všech způsobech dopravy přes křižovatkové výhybky
a kolejové křižovatky 20 km/h

4. Největší sklon 40 ‰

5. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

6. Hmotnost

- a) motorový vozík MUV 69 7,45 t
- b) přívěsný vozík PV 3,20 t
- c) přívěsný vozík PVK 4,60 t

7. Nosnost

- a) motorový vozík MUV 69 8,00 t
- b) přívěsný vozík PV 10,00 t
- c) přívěsný vozík PVK 10,00 t

8. Brzdění

- a) brzda automobilová,
- b) brzdící váha neudána
- c) při jízdě jako vlak i jako PMD se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič vozíku; závislost mezi sklonem a rychlostí je uvedena v tabulce X/3/1, případně X/3/2.

9. Největší hmotnost na nápravu

a) motorový vozík MUV 69 prázdný	4,9 t
b) motorový vozík MUV 69 ložený.....	8,0 t
c) přívěsný vozík PV (ložený).....	6,6 t
d) přívěsný vozík PVK (ložený).....	7,3 t

10. Počet náprav

a) motorový vozík MUV 69.....	2
b) přívěsný vozík PV	2
c) přívěsný vozík PVK	2

11. Délka

a) motorový vozík MUV 69	6,76 m
b) přívěsný vozík PV	5,00 m
c) přívěsný vozík PVK	5,00 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

Při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

13. Spojování vozidel

- a) motorový vozík MUV 69 a přívěsné vozíky PV a PVK nemají narážecí a táhlové ústrojí normální stavby; jsou vybaveny zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) za motorový vozík je povoleno přivěsit nejvýše 3 přívěsné vozíky PV nebo PVK, nebo jiná nečinná speciální vozidla, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu stejné konstrukce (např. ZŠ 72, PUŠL atd.) za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/1,
- c) za motorový vozík MUV 69 lze přivěsit i jiná speciální vozidla včetně podvozků ZPK a průběžně nebrzděných přívěsných vozíků PV nebo PVK, a to bez připojení na průběžnou brzdu do největší dopravní hmotnosti 7,5 t za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/3/2

14. Ostatní údaje

- a) motorový vozík MUV 69 je označen písmenem A,
- b) při odstavování motorového vozíku není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Tabulka X/3/1

Tabulka rychlostí jízdy MUV 69

Slouží ke stanovení: - přípustné rychlosti jízdy v km/h
- zařazení převodového stupně

Sklon trati [%]	Celková dopravní hmotnost všech vozidel [t]											
	8	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	Přípustná rychlost jízdy [km/h]											
0	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
5	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
10	40	40	40	40	40	40	30	30	30	30	30	30
15	40	40	40	40	40	30	30	30	30	20	20	20
20	40	40	40	30	30	30	20	20	20	20	20	
25	40	40	40	30	30	20	20	20	20			
30	40	40	30	30	20	20						
40	40	30	30	20	20							
50	30	30	20	20								
60	30	30	20									

Převodový stupeň dle typů MUV:

	69, 69.5	69.1; 69.2	69.3	69.4
	4. st. red.	3. st.	4. st.	3. st.
	3. st. red.	2. st.	3. st.	2. st.
	2. st. red.	4. st. red.	2. st.	3. st. red.

Poznámky: - sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled.
- nemá-li řidič při nepředvídaném návratu z trati sunutím potřebný výhled na trať, výše před vozidlo posla; řidič sune rychlostí nejvíce 5 km/h s pohotovostí ihned zastavit a s poslem musí mít neustále zachován návětní styk; posel musí být připraven dát v případě potřeby návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“.

Tabulka X/3/2

Tabulka rychlosti
jízdy motorového vozíku MUV 69 při tažení prázdných i ložených podvozků ZPK (Mamatěj), případně při dopravě jiných vozidel do celkové hmotnosti 7,5 t bez připojení na průběžnou brzdu

Na sklonu do [‰]										
Celková hmotnost převěšených vozidel [t]	0	5	10	15	20	25	30	35	40	
1,0	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
1,5	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
2,0	30	30	30	30	30	25	25	20	20	
2,5	30	30	30	30	30	25	25	20	20	
3,0	30	30	30	25	25	25	20	20	20	
3,5	30	30	30	25	25	20	20	15	15	
4,0	30	30	25	25	20	20	15	15	15	
4,5	30	30	25	25	20	20	15	15	15	
5,0	25	25	25	20	20	15	15	10	10	
5,5	25	25	25	20	20	15	15	10	10	
6,0	25	25	20	20	15	15	15	10	10	
6,5	25	20	20	15	15	10	10	-	-	
7,0	25	20	20	15	15	10	10	-	-	
7,5	25	20	20	15	15	10	10	-	-	

Poznámky: - soupravu jiných vozidel nepřipojených na průběžnou brzdu je nutno připojit k motorovému vozíku kromě tuhé spojky ještě pojistným řetězem,
- není-li rychlost v tabulce uvedena, je jízda na takovém sklonu s danou celkovou hmotností převážšených vozidel zakázána,
- sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trati; podmínky pro sunutí podvozků ZPK viz příloha VII/2.

Motorový pracovní vůz DGKu-5

1. Motorový pracovní vůz DGKu-5 je dvounápravové speciální hnací vozidlo určené pro přepravu materiálu, pro dopravu a posun vozů normální stavby a speciálních vozidel (strojů) vybavených narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: řidič speciálního vozidla.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Pracovní vůz DGKu-5 se řadí na konec vlaku nebo PMD bez postrku jako hnací vozidlo nečinné.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu
 - v režimu „JÍZDA“ s povolenou hmotností přivěšených vozidel do 50 t platí tabulka X/4/1,
 - v režimu „POSUN“ s povolenou hmotností přivěšených vozidel do 300 t platí tabulka X/4/2,
- b) s použitím hnacího vozidla 65 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu dle zařazeného režimu "jízda-posun" viz tabulky č.X/4/1a X/4/2 30 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 150 m

7. Hmotnost 32 t

8. Únosnost plošiny 3 t

9. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzděč samočinné i přímočinné brzdy,
- b) brzdící váha: - G:
 - prázdný 8 t
 - pololožený 14 t
 - ložený 16 t
 - ruční 4 t

- c) při jízdě bez přivěšených vozidel (jako vlak i jako PMD) se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku nebo PMD bez vlastního pohonu pojezdu se samostatná tlaková brzda motorového pracovního vozu do průběžné brzdy vlaku zapíná.

10. Největší hmotnost na nápravu 18 t

11. Počet náprav 2

12. Délka přes nárazníky 12,60 m

13. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

Při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení.

14. Spojování vozidel

- a) pracovní vůz je vybaven narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby,
- b) za pracovní vůz je možno při jízdě jako vlak nebo PMD zařadit železniční vozy nebo jiná nečinná služební vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu do největší hmotnosti přivěšených vozidel 50 t při dodržení podmínek uvedených v tabulce X/4/1 a do největší hmotnosti přivěšených vozidel 300 t při dodržení podmínek uvedených v tabulce X/4/2 (při současném respektování bodu 9 d této přílohy),
- c) za pracovní vůz je možno při jízdě jako vlak připojit tuhou spojkou podvozky ZPK (viz příloha VII/2),
- d) při jízdě jako PMD je za pracovní vůz dovoleno tuhou spojkou přivést i jiná nečinná služební vozidla včetně podvozků ZPK a průběžně nebrzděných přivěšených vozíků do celkové hmotnosti 7,5 t bez připojení na průběžnou brzdu za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/4/3.

15. Ostatní údaje

- a) pracovní vůz DGKu-5 je vybaven jeřábkem o nosnosti 4 t, který při dopravě musí být zajištěn v přepravní poloze táhly,
- b) pracovní vůz DGKu-5 je označen písmenem „A“,
- c) při odstavování motorového pracovního vozu není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Tabulka X/4/1

Tabulka rychlostí

jízdy motorového pracovního vozu DGKu-5 při zařazeném režimu „JÍZDA“

na stoupání		DGKu-5	s připojenými vozidly o dopravní hmotnosti [t]				
‰	třída sklonu		10	20	30	40	50
dosáhne (udrží) rychlost [km/h]							
0	I	80	80	80	80	80	80
2	II	80	80	80	78	74	68
4	III	80	80	77	68	62	56
6	IV	80	75	68	58	50	45
8	V	78	67	59	48	43	39
10	VI	70	59	50	43	38	33
12	VII	63	50	44	38	33	28
14	VIII	56	46	40	33	28	23
16	IX	49	42	35	28	22	18
18	X	46	38	31	23	17	
20	XI	43	35	27	18		
22	XII	41	31	22	13		
24	XIII	38	28	19			
26	XIV	35	24	16			
28	XV	32	21	13			
30	XVI	28	18				

Maximální dovolená rychlost: 80 km/h

Nejnižší trvalá rychlost: 20 km/h

Poznámka:

Rychlosti nižší než 20 km/h a jim odpovídající dopravní hmotnosti smějí být použity jen při interpolaci mezi třídami sklonu nebo mezi sloupci.

Tabulka X/4/2

Tabulka rychlostí

jízdy motorového pracovního vozu DGKu-5 při zařazeném režimu „POSUN“

na stoupání		s připojenými vozidly dopravní hmotnosti [t]												
‰	třída sklonu	DGKu	25	60	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300
	dosáhne (udrží) rychlost [km/h]													
0	I	50	50	50	50	50	50	50	48	46	45	44	42	40
2	II	50	50	50	50	47	44	41	38	35	32	30	27	25
4	III	50	50	49	45	40	35	32	27	24	23	21	20	18
6	IV	50	50	45	39	32	27	23	21	19	17	16	15	14
8	V	50	47	40	33	25	22	20	18	16				
10	VI	50	43	35	27	22	19	17	16					
12	VII	50	40	30	23	19	17							
14	VIII	49	36	25	21	17								
16	IX	47	32	23	19	15								
18	X	45	29	21	17									
20	XI	42	26	19	15									
22	XII	40	24	18	13									
24	XIII	38	23	17										
26	XIV	36	21	16										
28	XV	34	20	15										
30	XVI	32	19	14										

Maximální dovolená rychlost: 50 km/h

Nejnižší trvalá rychlost: 17 km/h

Poznámka:

Rychlosti nižší než 17 km/h a jim odpovídající dopravní hmotnosti smějí být použity jen při interpolaci mezi třídami sklonu nebo mezi sloupci.

Tabulka X/4/3

Tabulka rychlostí

jízdy motorového pracovního vozu DGKu-5 při tažení prázdných i ložených podvozků ZPK (Mamatěj), případně při dopravě jiných speciálních vozidel připojených tuhou spojkou do celkové hmotnosti 7,5 t bez připojení na průběžnou brzdu.

Na sklonu do [%]		0	5	10	15	20	25	30	35
Celková hmotnost přivěšených vozidel [t]	1,0	30	30	30	25	25	25	20	20
	1,5	30	30	30	25	25	25	20	20
	2,0	30	30	30	25	25	25	20	20
	2,5	30	30	30	25	25	25	20	20
	3,0	30	30	30	25	25	20	20	15
	3,5	30	30	30	25	25	20	20	15
	4,0	30	30	30	25	25	20	15	15
	4,5	30	30	30	25	20	20	15	15
	5,0	30	30	30	25	20	20	15	15
	5,5	30	30	30	25	20	20	15	15
	6,0	30	30	30	25	20	20	15	10
	6,5	30	30	25	20	20	15	15	10
	7,0	30	30	25	20	20	15	15	10
	7,5	30	30	25	20	20	15	15	10

Poznámky: - soupravu jiných speciálních vozidel nepřipojených na průběžnou brzdu je nutno připojit k motorovému pracovnímu vozu kromě tuhé spojky ještě pojistným řetězem,
 - sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trať;
 podmínky pro sunutí podvozků ZPK viz příloha VII/2.

Příloha X/4 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Motorový pracovní vůz MV 79 a jeho modifikace 79.1 a 79.2

1. Motorový pracovní vůz MV 79 včetně modifikací je dvounápravové speciální hnací vozidlo s výklopnou korbou opatřené hydraulickou rukou a v přední části kabinou se dvěma stanovišti pro řidiče. MV 79 slouží k přepravě materiálu, drobné mechanizace, případně osob. Rovněž slouží k dopravě a posunu vozů normální stavby, speciálních vozidel vybavených narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby a dopravě přívěsných vozíků PV (PVK) nebo jiných nečinných speciálních vozidel připojených tuhou spojkou.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky,

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za motorový pracovní vůz zařadit vozidla s narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby; dopravní hmotnost přívěšených vozidel je stanovena tabulkami X/5/1a, b (viz však též čl. 4a této přílohy),
- b) motorový pracovní vůz se řadí do vlaku za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tab. 4 předpisu ČD D 2/1; lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu s povolenou dopravní hmotností přívěšených vozidel a dodržení bodu 9 d této přílohy..... 60 km/h
Přípustné dopravní hmotnosti a dosažitelné rychlosti pro jednotlivá stoupání udávají tabulky X/5/1 a, b,
- b) s použitím hnacího vozidla..... 60 km/h
- c) při jízdě s přívěšenými vozíky PV (PVK) nebo jinými nečinnými speciálními vozidly, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69, platí tabulka rychlostí X/5/2,
- d) při jízdě s tuhou spojkou přívěšenými služebními vozidly bez připojení na průběžnou brzdu platí tabulka rychlostí X/5/3,

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu 40 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 120 m

7. Vlastní hmotnost (viz tabulka X/5/1)

8. Únosnost 10 t

9. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná, brzdíč přímočinné i samočinné brzdy; možnost spojení i s brzdou automobilovou systému MUV 69; materiál brzdových špalíků..... (viz tabulka X/5/1)
- b) brzdící váha..... (viz tabulka X/5/1)
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel vybavených narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby (jako vlak i jako PMD) se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly vybavenými narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/I,
- e) při jízdě s přivěšenými vozíky PV (PVK) nebo jinými nečinnými speciálními vozidly, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69, je provozní brzdění zabezpečováno pouze brzdícím účinkem přímočinné brzdy vlastního MV 79 s tím, že samočinné brzdy soupravy se používá pouze k dobrzdování nebo v případě nebezpečí (viz též čl. 4d této přílohy),
- f) při jízdě s použitím hnacího vozidla se pracovní vozy typů MV 79, 79.1 a 79.2 musí spojit s potrubím průběžné brzdy z důvodu nutnosti odbrzdění zajišťovací pružinové brzdy; vlastní samočinná tlaková brzda stroje se do průběžné brzdy vlaku nezapíná; výjimečně ji lze zapnout při zařazení do služebního vlaku, je-li to nutné k dosažení potřebných brzdících procent.

10. Největší hmotnost na nápravu (viz tabulka X/5/1)

11. Počet náprav 2

12. Délka přes nárazníky (viz tabulka X/5/1)

13. Nutnost výluky koleje případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,

- b) MV 79 smí pracovat s hydraulickou rukou na vyloučené koleji za napětové výluky; v případě, že hydraulická ruka při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i o napětové výluce sousední koleje.

14. Spojování vozidel

- a) motorový pracovní vůz MV 79 je vybaven narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby a zařízením pro upevnění tuhé spojky ve třech výškových polohách,
- b) za MV 79 je možno zařadit železniční vozy nebo nečinná speciální vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu do největší hmotnosti přivěšených vozidel dle tabulek X/5/1 a, b při současném respektování bodu 9 d této přílohy,
- c) za MV 79 je povoleno tuhou spojkou přivěsit nejvýše 3 přivěsné vozíky PV (PVK) nebo jiná nečinná speciální vozidla, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69 za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/5/2,
- d) za MV 79 je možno při jízdě jako vlak připojit tuhou spojkou podvozky ZPK podle podmínek uvedených v příloze VII/2,
- e) za MV 79 je dovoleno tuhou spojkou přivěsit i jiná nečinná speciální vozidla včetně průběžně nebrzděných přivěsných vozíků do celkové dopravní hmotnosti 7,5 t bez připojení na tlakovou brzdu za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/5/3,
- f) MV 79 je vybaven pracovním napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno spojkami se zrcadlovou hlavicí žluté barvy.

15. Ostatní údaje

- a) motorový pracovní vůz MV 79 je vybaven hydraulickou rukou, která musí být při dopravě zajištěna v přepravní poloze podle návodu k obsluze,
- b) motorový pracovní vůz MV 79 je označen písmenem A,
- c) při odstavování motorového pracovního vozu MV 79 není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 ČD D 2.

Tabulka X/5/1

**Tabulka rozdílných údajů motorových pracovních vozů
typů MV 79, 79.1, 79.2**

údaj	MV 79	MV 79.1	MV 79.2
vlastní hmotnost	20,9 t	20,9 t	16,2 t
materiál brzdových špalíků	litina	neko- vové	neko- vové
brzdící váha: - P	23 t	23 t	23 t
- G	neuve- deno	19 t	19 t
- ruční	neuve- deno	neuve deno	neuve deno
největší hmotnost na nápravu: - prázdný	12 t	12 t	12 t
- ložený	16 t	16 t	16 t
délka přes nárazníky [m]	10,47	10,47	10,47

Tabulka X/5/1a

**Tabulka rychlostí jízdy motorových pracovních vozů
typů MV 79 a MV 79.1**

stoupání [‰]	Dopravní hmotnost soupravy [t]											
	10	20	30	40	50	75	100	125	150	175	200	220
	Dosažitelná rychlost [km/h]											
0	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
2	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	53	50
4	60	60	60	60	60	60	60	52	44	37	34	32
6	60	60	60	58	56	53	46	38	34	31	28	26
8	52	50	49	48	45	43	35	32	28	25	21	19
10	43	40	39	38	37	35	33	27	24	19	16	13
12	38	37	36	35	34	33	30	25	20	16	12	10
14	33	32	31	30	29	28	26	20	16	12		
16	32	31	30	29	28	27	23	17	12			
18	29	28	27	26	25	24	22	12				
20	27	26	25	24	23	22	19	11				
22	23	22	21	20	17	15	13					
24	20	18	17	14	13	12	11					
26	19	17	16	15	14	12	10					
28	17	16	15	14	13	11						
30	15	14	13	12	11	10						
32	14	13	12	11	10							
34	13	12	10									
36	10											

Trvalá rychlost 10 km/h

Tabulka platí pro dopravu vozidel vybavených táhlovým a narážecím ústrojím normální stavby.

Tabulka X/5/1b

**Tabulka rychlostí jízdy motorových pracovních vozů
typu MV 79.2**

stoupání [‰]	Dopravní hmotnost soupravy [t]											
	10	20	30	40	50	75	100	125	150	175	200	220
	Dosažitelná rychlost [km/h]											
0	60	60	60	60	60	60	60	60	60	58	55	53
2	60	60	60	60	60	60	60	56	51	46	40	38
4	60	60	60	60	60	60	52	44	37	30	28	27
6	60	60	60	60	60	54	41	32	28	26	24	23
8	60	60	60	60	59	45	33	28	25	23	21	19
10	60	60	60	60	53	38	28	25	23	20	17	15
12	60	60	60	55	49	30	26	23	20	18	14	12
14	60	60	56	48	39	28	23	20	17	14	10	
16	60	60	53	42	34	25	22	18	14	11		
18	60	58	47	36	30	24	20	15	12			
20	60	55	42	32	28	23	18	13				
22	60	52	40	29	27	22	16	11				
24	60	46	34	28	25	19	15					
26	58	42	31	27	24	18	14					
28	56	40	29	26	23	17	10					
30	54	36	28	25	22	16						
32	52	34	27	24	21	14						
34	50	32	26	23	20	13						
36	47	30	25	22	19	11						
38	43	28	24	21	18	10						
40	40	27	23	20	17							

Trvalá rychlost 10 km/h.

Tabulka platí pro dopravu vozidel vybaveným táhlovým a narážecím ústrojím normální stavby.

Tabulka rychlostí

jízdy motorového pracovního vozu MV 79 při dopravě přívěsných vozíků PV (PVK) nebo jiných nečinných speciálních vozidel, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69.

Sklon trati [‰]	Celková dopravní hmotnost přívěsných vozidel včetně nákladu na MV 79 [t]												
	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	
	Připustná rychlost jízdy [km/h]												
	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	
0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	47	44	41	39
5	50	50	50	50	42	38	35	32	30	29	27	26	
10	50	50	50	46	42	38	35	32	30	29	27	26	
15	50	45	39	34	31	28	27	25	23	21	20	19	
20	40	35	30	28	25	23	21	19	17	15	14	12	
25	35	30	27	23	21	19	16	14	12	11			
30	30	26	23	20	17	14	12	10					
35	27	23	20	16	13	11	10						
40	24	20	16	13	11								

Poznámky: - provozní brzdění je zabezpečováno pouze brzdícím účinkem přímocinné brzdy MV 79, samočinná brzda soupravy se používá pouze k dobrzdování nebo v případě nebezpečí,
 - sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trať,
 - nemá-li řidič při nepředvídaném návratu z trati sunutím potřebný výhled na trať, výše před vozidlem posla; řidič sune rychlosti nejvíce 5 km/h s pohotovostí ihned zastavit a s poslem musí mít neustále zachován návěsní styk; posel musí být připraven dát v případě potřeby návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“.

Tabulka X/5/2

Tabulka X/5/3

Tabulka rychlostí

jízdy motorového pracovního vozu MV 79 při dopravě prázdných i ložených podvozků ZPK (Mamatěj), případně při dopravě jiných speciálních vozidel do největší dopravní hmotnosti 7,5 t bez připojení na průběžnou brzdu.

Celková hmotnost přivážených vozidel [t]	Na sklonu [‰]									
	0	5	10	15	20	25	30	35	40	
1,0	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
1,5	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
2,0	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
2,5	30	30	30	30	30	30	30	25	20	
3,0	30	30	30	30	30	30	25	25	20	
3,5	30	30	30	30	30	30	25	25	20	
4,0	30	30	30	30	30	25	25	20	15	
4,5	30	30	30	30	30	25	25	20	15	
5,0	30	30	30	30	25	25	25	20	15	
5,5	30	30	30	30	25	25	20	20	15	
6,0	30	30	30	25	25	20	20	15	15	
6,5	30	30	30	25	25	20	20	15	10	
7,0	30	30	25	25	20	20	15	15	10	
7,5	30	30	25	25	20	15	15	10	10	

Poznámky: - soupravu jiných speciálních vozidel nepřipojených na tlakovou brzdu je nutno k MV 79 připojit kromě tuhé spojky ještě pojistným řetězem,
- sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trat;
podmínky pro sunutí podvozků Vz 53 viz příloha VII/2.

Motorový pracovní vůz MV 80 a jeho modifikace 80.1, 80.2

1. Motorový pracovní vůz MV 80 včetně modifikací je dvounápravové speciální hnací vozidlo s výklopnou korbou opatřené hydraulickou rukou a v přední části kabinou se dvěma stanovišti pro řidiče. MV 80 slouží k přepravě materiálu, drobné mechanizace, případně osob. Rovněž slouží k dopravě a posunu vozů normální stavby, speciálních vozidel vybavených narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby a dopravě přívěsných vozíků PV (PVK) nebo jiných nečinných speciálních vozidel připojených tuhou spojkou.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky,

3. Řádění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za motorový pracovní vůz zařadit vozidla s narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby; dopravní hmotnost přívěsných vozidel je stanovena tabulkou X/6/1a (viz však též čl. 4a této přílohy),
- b) motorový pracovní vůz se řadí do vlaku za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tab. 4 předpisu ČD D 2/1; lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu s povolenou dopravní hmotností přívěsných vozidel a dodržení bodu 9 d této přílohy..... 80 km/h
Připustné dopravní hmotnosti a dosažitelné rychlosti pro jednotlivá stoupání udává tabulka X/6/1a
- b) s použitím hnacího vozidla..... 80 km/h
- c) při jízdě s přívěsnými vozíky PV (PVK) nebo jinými nečinnými speciálními vozidly, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69, platí tabulka rychlostí X/6/2,
- d) při jízdě s tuhou spojkou přívěsnými služebními vozidly bez připojení na průběžnou brzdu platí tabulka rychlostí X/6/3,

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu 40 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 120 m

7. Vlastní hmotnost (viz tabulka X/6/1)

8. Únosnost 10 t

9. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná, brzdíč přímočinné i samočinné brzdy; možnost spojení i s brzdou automobilovou systému MUV 69; materiál brzdových špalíků..... (viz tabulka X/6/1)
- b) brzdící váha..... (viz tabulka X/6/1)
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel vybavených narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby (jako vlak i jako PMD) se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 fidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly vybavenými narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/I,
- e) při jízdě s přivěsnými vozíky PV (PVK) nebo jinými nečinnými speciálními vozidly, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69, je provozní brzdění zabezpečováno pouze brzdícím účinkem přímočinné brzdy vlastního MV 80 s tím, že samočinné brzdy soupravy se používá pouze k dobrzdování nebo v případě nebezpečí (viz též čl. 4d této přílohy),

10. Největší hmotnost na nápravu (viz tabulka X/6/1)

11. Počet náprav 2

12. Délka přes nárazníky (viz tabulka X/6/1)

13. Nutnost výluky koleje případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
- b) MV 80 smí pracovat s hydraulickou rukou na vyloučené koleji za napětové výluky; v případě, že hydraulická ruka při práci bude zasahovat do průřezného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i o napětové výluce sousední koleje.

14. Spojování vozidel

- a) motorový pracovní vůz MV 80 je vybaven nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby a zařízením pro upevnění tuhé spojky ve třech výškových polohách,
- b) za MV 80 je možno zařadit železniční vozy nebo nečinná speciální vozidla vybavená nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu do největší hmotnosti přivěšených vozidel dle tabulek X/6/1a) při současném respektování bodu 9d této přílohy,
- c) za MV 80 je povoleno tuhou spojkou přivést nejvýše 3 přivěsné vozy PV (PVK) nebo jiná nečinná speciální vozidla, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69 za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/6/2,
- d) za MV 80 je možno při jízdě jako vlak připojit tuhou spojkou podvozky ZPK podle podmínek uvedených v příloze VII/2,
- e) za MV 80 je dovoleno tuhou spojkou přivést i jiná nečinná speciální vozidla včetně průběžně nebrzděných přivěsných vozíků do celkové dopravní hmotnosti 7,5 t bez připojení na tlakovou brzdu za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/6/3,
- f) MV 80 je vybaven pracovním napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno spojkami se zrcadlovou hlavicí žluté barvy.

15. Ostatní údaje

- a) motorový pracovní vůz MV 80 je vybaven hydraulickou rukou, která musí být při dopravě zajištěna v přepravní poloze podle návodu k obsluze,
- b) motorový pracovní vůz MV 80 je označen písmenem A,
- c) při odstavování motorového pracovního vozu MV 80 není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 ČD D 2.

Tabulka X/6/1

**Tabulka rozdílných údajů motorových pracovních vozů
MV 80, 80.1, 80.2**

údaj	MV 80	MV 80.1	MV 80.2
vlastní hmotnost	23,5 t	23,1 t	22 t
materiál brzdových špalíků	litina	litina	litina
brzdící váha: - P	25 t	25 t	25 t
- G	21 t	21 t	21 t
- ruční	4 t	4 t	4 t
největší hmotnost na nápravu: - prázdný	10 t	10 t	10 t
- ložený	13 t	13 t	13 t
délka přes nárazníky [m]	10,5	10,3	10,9

Tabulka X/6/1a

Tabulka rychlostí motorových pracovních vozů typů MV 80, 80.1 a 80.2

stoupání [‰]	Dopravní hmotnost soupravy [t]															
	10	20	30	40	50	75	100	125	150	175	200	230	260	300	340	380
	Dosažitelná rychlost [km/h]															
0	80	78	75	72	70	65	58	55	52	49	46	44	43	42	41	40
2	80	73	69	67	66	62	53	50	46	45	42	40	38	36	35	30
4	78	70	66	62	60	56	48	45	41	38	32	25	24	21	10	10
6	75	68	63	60	58	54	44	40	33	30	26	23	21	19		
8	70	64	60	58	56	50	39	34	26	21	20	16	13	10		
10	68	61	58	56	54	45	34	28	22	18	16	13	10			
12	59	58	54	52	48	38	30	21	18	13	12	10				
14	62	56	49	42	39	32	26	18	14	11	10					
16	60	54	46	40	36	28	20	16	12	10						
18	58	51	44	38	34	26	18	14	10							
20	56	47	42	36	32	23	16	12								
22	53	44	40	34	30	20	14	10								
24	50	42	38	32	28	17	11									
26	48	40	37	30	26	16	10									
28	45	38	36	28	23	15										
30	42	36	34	26	20	14										
32	40	34	30	23	18	12										
34	38	32	26	21	17	10										
36	36	30	24	19	16											

Trvalá rychlost 10 km/h.

Tabulka platí: a) pro MV 80 pro dopravu žel. vozidel normální stavby do počtu: - 3 dvounápravových vozů
 - 2 čtyřnápravových vozů
 b) pro MV 80.1 a 80.2 pro dopravu nejvýše: - 5 dvounápravových vozů
 - 4 čtyřnápravových vozů

Tabulka X/6/2

Tabulka rychlostí

jízdy motorového pracovního vozu MV 80 při dopravě přívěsných vozíků PV (PVK) nebo jiných nečinných speciálních vozidel, která mají zapnutou a účinkující průběžnou brzdu systému MUV 69.

Sklon trati [‰]	Celková dopravní hmotnost přívěsných vozidel včetně nákladu na MV 80 [t]											
	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	Připustná rychlost jízdy [km/h]											
0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
5	50	50	50	50	50	50	50	50	47	44	41	39
10	50	50	50	46	42	38	35	32	30	29	27	26
15	50	45	39	34	31	28	27	25	23	21	20	19
20	40	35	30	28	25	23	21	19	17	15	14	12
25	35	30	27	23	21	19	16	14	12	11		
30	30	26	23	20	17	14	12	10				
35	27	23	20	16	13	11	10					
40	24	20	16	13	11							

Poznámky: - provozní brzdění je zabezpečováno pouze brzdicím účinkem přímočinné brzdy MV 80, samočinná brzda soupravy se používá pouze k dobrzdování; nebo v případě nebezpečí,
- sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trať,
- nemá-li řidič při nepředvídaném návratu z trati sunutím potřebný výhled na trať, vyše před vozidlem posla; řidič sune rychlosti nejvíce 5 km/h s pohotovostí ihned zastavit a s poslem musí mít neustále zachován návětní styk; posel musí být připraven dát v případě potřeby návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“.

Tabulka X/6/3

Tabulka rychlosti

jízdy motorového pracovního vozu MV 80 při dopravě prázdných i ložených podvozků ZPK (Mamatěj), případně při dopravě jiných speciálních vozidel do největší dopravní hmotnosti 7,5 t bez připojení na průběžnou brzdu.

Celková hmotnost přivážených vozidel [t]	Na sklonu [‰]									
	0	5	10	15	20	25	30	35	40	
1,0	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
1,5	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
2,0	30	30	30	30	30	30	30	25	25	
2,5	30	30	30	30	30	30	30	25	20	
3,0	30	30	30	30	30	30	25	25	20	
3,5	30	30	30	30	30	30	25	25	20	
4,0	30	30	30	30	30	25	25	20	15	
4,5	30	30	30	30	30	25	25	20	15	
5,0	30	30	30	30	25	25	25	20	15	
5,5	30	30	30	30	25	25	20	20	15	
6,0	30	30	30	25	25	20	20	15	10	
6,5	30	30	30	25	25	20	15	15	10	
7,0	30	30	25	25	20	20	15	15	10	
7,5	30	30	25	25	20	15	15	10	10	

Poznámky: - soupravu jiných speciálních vozidel nepřipojených na tlakovou brzdu je nutno k MV 80

připojit kromě tuhé spojky ještě pojistným řetězem,

- sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič v zamýšleném směru jízdy potřebný výhled na trať;
podmínky pro sunutí podvozků Vz 53 viz příloha VIII/2.

Příloha X/6 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Pojízdný agregát PA 300.1 a jeho modifikace 300.2 a 300.3

1. Pojízdný agregát PA 300.1 včetně modifikací PA 300.2 a PA 300.3 (dále jen PA 300.1) je čtyřnápravové speciální hnací vozidlo, vybavené narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby, určené jako zdroj elektrické energie, stlačeného vzduchu a tažné síly pro návazné traťové stroje (např. SČ 600, SČ 600 S, souprava SMV 1 apod.).

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku neb PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu lze za pojezdny agregát zařadit vozidla s narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby; pro hmotnost dopravovaných vozidel platí tabulky X/7/1 a, b, c této přílohy,
- b) pojezdny agregát PA 300.1 je dovoleno řadit do vlaku nebo PMD bez omezení a je možné ho dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu..... 80 km/h
- b) s použitím hnacího vozidla..... 80 km/h
- V režimu práce s přivěšenými vozidly (viz tab.X/6/2 této přílohy). 8 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu..... 40 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

7. Hmotnost stroje 53,5 t

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná; brzdíč přímočinné i samočinné brzdy; litinové brzdové zdrže,
- b) brzdící váha: - P..... 57 t
- G..... 46 t
- ruční..... 7 + 7 t

- c) při jízdě vlastním pohonem pojezdu bez dopravovaných vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdicích procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič speciálního vozidla,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdicích procent provádí podle předpisu ČD V 15/1,
- e) při jízdě s použitím hnacího vozidla a při zařazení do soupravy vlaku nebo PMD je možné tlakovou samočinnou brzdu pojízdného agregátu zapínat do průběžné brzdy vlaku.

9. Největší hmotnost na nápravu 13,6 t

10. Počet náprav 4

11. Délka přes nárazníky 14,0 m (PA 300.2 14,6 m)

12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není potřebná výluka koleje ani napěťová výluka; pro jízdu vlaku po sousední koleji nejsou potřebná žádná omezení,
- b) při spolupráci PA 300.1 s jinými speciálními vozidly se nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky řídí podle předpisu ČD D 2/81 pro příslušné spolupracující speciální vozidlo.

13. Spojování vozidel

- a) pojízdný agregát PA 300.1 je na obou čelech vybaven narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby, silovými propojovacími zásuvkami a zásuvkami pro dálkové ovládání pojízdného agregátu z pracovního stroje (např. SČ 600),
- b) za pojízdný agregát je možno při jízdě vlastním pohonem pojezdu zařadit vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu při dodržení podmínek uvedených v tabulkách X/6/1 a, b, c při současném respektování čl. 8 d) této přílohy,
- c) za pojízdný agregát je možno v režimu práce zařazovat speciální vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby za dodržení podmínek uvedených v tabulce X/6/2 této přílohy,
- d) pojízdný agregát je vybaven napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno spojkami se zrcadlovou hlavicí žluté barvy.

14. Ostatní údaje

- a) při odstavování PA 300.1 není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2,
- b) PA 300 je označen písmenem A.

Tabulka rychlosti jízdy PA 300.1

stoupání [%]	Dopravní hmotnost [t]										
	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
	Dosažitelná rychlost [km/h]										
0	80	80	72	58	55	48	44	40	36	33	30
2	80	80	60	48	42	37	30	28	26	24	22
4	80	67	48	38	30	26	22	19	18	17	16
6	75	60	40	29	25	20	18	17	15	14	12
8	67	50	33	25	19	17	15	13	11		
10	60	45	28	21	18	15	12	10			
12	56	40	25	18	12						
15	49	35	21	16							
20	38	28	18	14							
25	34	21	15	12							
30	28	19	12								
40	19	14									
50	13										

Trvalá rychlost 12 km/h.

Tabulka X/7/1b

Tabulka rychlostí jízdy PA 300.2

stoupání [%]	Dopravní hmotnost [t]										
	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
	Dosažitelná rychlost [km/h]										
0	80	80	80	80	80	75	70	67	62	57	53
2	80	80	78	71	58	52	46	41	38	35	32
4	80	80	69	52	44	38	33	28	26	24	22
6	80	72	54	42	34	28	25	22	19	17	15
8	80	62	44	34	28	23	19	17	15	14	12
10	72	55	39	28	23	18	16	14	13	12	10
12	68	52	35	26	21	17	15	13	12	10	
15	60	43	28	21	16	13	11				
20	49	34	22	16	13	10					
25	40	38	18	13	10						
30	37	24	15	11							
40	29	18	12								
50	26	15									

Trvalá rychlost 12 km/h.

Tabulka rychlosti jízdy PA 300.3

stoupání [‰]	Dopravní hmotnost [t]										
	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
	Dosažitelná rychlost [km/h]										
0	80	80	80	80	77	71	65	61	57	53	51
2	80	80	79	69	53	46	41	37	33	30	28
4	80	76	58	47	38	33	28	26	23	20	18
6	79	64	47	37	29	25	22	19	17	15	13
8	70	54	40	30	24	20	16	15	13	12	11
10	65	50	34	25	20	16	14	12	11		
12	60	43	29	21	17	14	12	10			
15	50	37	25	18	14	12					
20	44	30	19	14	11						
25	37	26	16	12							
30	34	23	13								
40	26	17	10								
50	20	14									

Trvalá rychlost 12 km/h.

Tabulka X/7/2

TABULKA

**povolených dopravních hmotností vozidel připojených
k pojízdnému agregátu PA 300.1 (300.2, 300.3) - režim „PRÁCE“
při rychlosti do 8 km/h**

stoupání [‰]	0	4	8	12	16	20	25	30	40	50
celk. dopr. hmotnost připojených vozidel [t]	550	550	550	460	350	280	220	180	120	80

SKUPINA PŘÍLOH XI

**Jeřáby pro stavebně-montážní práce a odstraňování
následků železničních nehod**

Kolejový jeřáb EDK 300

1. Kolejový jeřáb EDK 300 je dieselelektrický otočný jeřáb na šesti-nápravovém speciálním vozidle sloužící k manipulaci s břemeny na prostém výložníku (vyžaduje demontáž trolejového vedení). Jeřáb se používá na stavebně montážní práce a odstraňování následků železničních nehod. Největší nosnost jeřábu je 60 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla; v jedné soupravě mohou být dopravovány i dvě spolu spojené jeřábové jednotky a u tažených souprav mohou být za nimi dopravovány i potřebné vozy s materiálem nebo nářadím, průvodci: dva členové osádky jeřábu, z toho jeden jeřábník (při dopravě nesmějí být průvodci na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řádění ve vlaku nebo posunu mezi dopravními

Jeřáb se dopravuje s vlastním ochranným vozem, na kterém se umístí rameno jeřábu; k jeřábu lze přivěsit obytný a nářadový vůz; postrk je dovolen jen v případě, že v soupravě není zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 20 t; v případě spojení dvou jeřábových jednotek musí být vlastní jeřáby odděleny alespoň dvěma vozy.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) jeřáb řazen výložníkem vzad 80 km/h
- b) jeřáb řazen výložníkem vpřed 50 km/h
- c) ve stanici s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes výhybky 20 km/h
- d) ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes výhybky 20 km/h
- e) při jízdě vlastním pohonem pojezdu 60 m/min

Při stanovování rychlosti vlaku nebo posunu mezi dopravními je nutno vzít v úvahu nejvyšší dovolenou rychlost připojených nářadových a ubytovacích vozů.

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 120 m
- při práci 80 m

7. Hmotnost jeřábu 103 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná a samočinná, brzdič přímočinné brzdy,
- b) brzdicí váha: - G..... 49 t

9. Největší hmotnost na nápravu 18 t

Hmotnost na metr délky vozidla 8,9 t/m

10. Počet náprav (vlastního jeřábu)..... 6

11. Délka přes nárazníky (vlastního jeřábu) 10,85 m

12. Nutnost výluky, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napětové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně o výluce sousední koleje nebo i napětové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici, popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- b) vedoucí doprovodu jeřábu odpovídá za upozornění výpravčího výchozí (úvratové) stanice, popř. stanice, kde dojde ke změně v uložení výložníku, na nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h při dopravě jeřábu výložníkem vpřed,
- c) jeřáb je označen písmenem „A“.

Kolejový jeřáb EDK 300 W

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 300 W je šestnápravové speciální hnací vozidlo sloužící k manipulaci s břemeny na zalomeném výložníku (vyžaduje napěťovou výluku). Jeřáb se používá na stavebně-montážní práce a odstraňování následků železničních nehod. Největší nosnost jeřábu je 30 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla; v jedné soupravě mohou být dopravovány i dvě spolu spojené jeřábové jednotky a u tažených souprav mohou být za nimi dopravovány i potřebné vozy s materiálem nebo nářadím, průvodci: dva členové osádky jeřábu, z toho jeden jeřábník (při dopravě nesmějí být průvodci na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Jeřáb se dopravuje s vlastním ochranným vozem, na kterém se umístí rameno jeřábu; k jeřábu lze přivést obytný a nářadový vůz; postrk je dovolen jen v případě, že v soupravě není zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 20 t; v případě spojení dvou jeřábových jednotek musí být vlastní jeřáby odděleny alespoň dvěma vozy.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) jeřáb řazen výložníkem vzad 80 km/h
- b) jeřáb řazen výložníkem vpřed 50 km/h
- c) ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes výhybky 20 km/h
- d) ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes výhybky 20 km/h
- e) při jízdě vlastním pohonem pojezdu 60 m/min

Při stanovování rychlosti vlaku je nutno vzít v úvahu nejvyšší dovolenou rychlost připojených nářadových a ubytovacích vozů.

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 120 m
- při práci 80 m

7. Hmotnost jeřábu

- | | |
|--|-------|
| a) vlastního jeřábu | 113 t |
| b) při dopravě, má-li výložník na ochranném voze | 103 t |

8. Brzdění

- | | |
|---|------|
| a) brzda tlaková přímočinná i samočinná, brzdič přímočinné brzdy, | |
| b) brzdicí váha: - G..... | 49 t |

9. Největší hmotnost na nápravu 18 t

Hmotnost na metr délky vozidla 9,5 t/m

10. Počet náprav (vlastního jeřábu) 6

11. Délka přes nárazníky (vlastního jeřábu) 10,85 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napětové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně o výluce sousední koleje nebo i napětové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má narážecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- vedoucí doprovodu jeřábu odpovídá za upozornění výpravčího výchozí (úvratové) stanice, popř. stanice, kde dojde k změně v uložení výložníku, na nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h při dopravě jeřábu výložníkem vpřed,
- jeřáb je označen písmenem „A“.

Kolejový jeřáb EDK 750

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 750 je šestinápravové speciální hnací vozidlo sloužící k manipulaci s břemeny na výsuvném výložníku (vyžaduje napěťovou výluku, popř. podle břemene i demontáž trolejového vedení). Jeřáb se používá na stavebně-montážní práce a odstraňování následků železničních nehod. Nejvyšší nosnost jeřábu je 125 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla; v jedné soupravě mohou být dopravovány i dvě spolu spojené jeřábové jednotky a u tažených vlaků mohou být za nimi dopravovány i potřebné vozy s materiálem nebo nářadím, průvodci: tři členové osádky jeřábu, z toho jeden jeřábník (při dopravě nesmějí být průvodci na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Jeřáb se dopravuje s vlastním protizávažovým vozem, nad kterým je umístěno rameno jeřábu; k jeřábu lze přivést obytný a nářadový vůz; postrk je dovolen jen v případě, že ve vlaku není zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 20 t; v případě spojení dvou jeřábových jednotek musí být vlastní jeřáby odděleny alespoň dvěma vozy.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) bez ohledu na směr otočení výložníku 80 km/h
- b) ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes výhybky .. 20 km/h
- c) ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes výhybky 20 km/h
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu 100 m/min

Při stanovení rychlosti vlaku je nutno vzít v úvahu nejvyšší dovolenou rychlost připojených nářadových a ubytovacích vozů.

5. Největší sklon bez omezení

- 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 120 m
- při práci 100 m

7. Hmotnost jeřábu

- | | |
|---|-------|
| a) vlastního jeřábu | 120 t |
| b) speciálního ochranného vozu ramene s protizávažím..... | 40 t |

8. Brzdění

- | | |
|---|------|
| a) brzda tlaková přímočinná i samočinná, brzdíč přímočinné brzdy, | |
| b) brzdící váha vlastního jeřábu: - G..... | 80 t |
| c) brzdící váha ochranného vozu: - samočinná..... | 25 t |

- | | |
|---------------------------------------|----------|
| 9. Největší hmotnost na nápravu | 20 t |
| Hmotnost na metr délky vozidla | 8,65 t/m |

10. Počet náprav

- | | |
|---------------------------------|---|
| a) vlastní jeřáb | 6 |
| b) speciální ochranný vůz | 2 |

11. Délka přes nárazníky

- | | |
|---------------------------------|---------|
| a) vlastní jeřáb | 11,88 m |
| b) speciální ochranný vůz | 8,49 m |

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky, pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napětové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i napětové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má narážecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- jeřáb je označen písmenem „A“.

Dvoukonzolový kolejový jeřáb GEK 80 (jeřábový mostní vlak)

1. Dvoukonzolový kolejový jeřáb GEK 80 je jeřábový mostní vlak sestávající z devíti železničních vozů, hlavního nosníku a příslušného podpěrného, zdvihacího a manipulačního zařízení. Používá se k osazování mostních konstrukcí do hmotnosti 110 t a délky 42 m.

2. Způsob dopravy

Jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou, průvodci: jeden člen osádky a jeden technik vozové služby.

3. Řádění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Jeřábový mostní vlak se dopravuje vždy jako ucelená souprava jedenácti vozů ve stanoveném pořadí s tím, že obytný nebo zvedákový vůz s ruční brzdou se zařadí jako poslední; jeřábový mostní vlak lze dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- | | |
|---|---------|
| a) při přepravě mimo výhybky | 50 km/h |
| b) přes výhybky | 20 km/h |
| c) v pracovní poloze jeřábu: | |
| - bez přivěšeného břemene (protizávaží) | 20 km/h |
| - se zavěšeným břemenem (protizávažím) | 5 km/h |

5. Největší sklon

- | | |
|---|-------------|
| a) při dopravě | bez omezení |
| b) při jízdě jeřábu v pracovní poloze | 12 % |

8. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)

150 m

7. Hmotnost soupravy jeřábu

535,2 t

z toho: I.	obytný vůz	33,7 t
II.	elektrocentrála	21,6 t
III.	vůz s protizávažím	75,9 t
IV.	vůz s protizávažím	90,5 t
V.	opěrný vůz 1	82,9 t
VI.	vůz s hlavními vrátky	17,0 t
VII.	opěrný vůz 2	82,8 t
VIII.	vůz podkonzolový 1	51,4 t
IX.	vůz podkonzolový 2.....	39,3 t
X.	vůz závěsový	25,0 t
XI.	vůz zvedákový	15,2 t

8. Brzdění soupravy

a) kromě vozu III. a X. jsou všechny vozy soupravy jeřábového mostního vlaku vybaveny samočinnou průběžnou brzdou,

b) brzdící váha soupravy.....	236 t
z toho vozy: I.	30 t
II.	17 t
III.	-
IV.	40 t
V.	40 t
VI.	7 t
VII.	40 t
VIII.	30 t
IX.	25 t
X.	-
XI.	7 t

9. Největší hmotnost na nápravu

a) při dopravě	15,4 t
b) v pracovní poloze bez zatížení	19 t

10. Počet náprav 44

z toho vozy: I, VIII, IX, X	po 4 nápravách
II, VI, XI.....	po 2 nápravách
III, IV, V, VII,	po 6 nápravách

11. Délka soupravy přes nárazníky 139,10 m

z toho vozy: I.	20,90 m
II.	15,33 m
III.	9,85 m
IV.	12,98 m
V.	9,50 m
VI.	10,42 m
VII.	9,53 m
VIII.	13,65 m
IX.	13,65 m
X.	13,65 m
XI.	9,60 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napět'ové výluky

a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napět'ové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,

- b) jeřáb smí pracovat pouze za napětové výluky a výluky koleje; výluka sousední koleje (kolejí), případně včetně napětové výluky, je nutná jen podle místních podmínek, zejména směrových a podle rozměrů břemene, se kterým jeřáb manipuluje, což musí být předem určeno v rozkaze o výluce.

13. Spojování vozidel

- a) všechny vozy soupravy jeřábového mostního vlaku kromě vozů č. V, VI a VII jsou na obou čelech vybaveny narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby,
- b) vůz č. VI má na obou čelech a vozy č. V a VII jen na jednom čele automatické spřáhlo typu SŽD; tyto tři vozy tvoří nedělitelný celek jak v přepravní, tak i v pracovní poloze.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb nemá vlastní pohon pojezdu,
- b) při jízdě jeřábu v pracovní poloze dochází v obloucích k značnému vychýlení konzoly od osy koleje, takže zasáhne na dvou nebo více kolejových tratích do průjezdného průřezu sousedních kolejí. Proto musí být tyto sousední koleje při jízdě jeřábu v pracovní poloze vyloučeny z provozu. Vedoucí stroje musí dbát, aby pevné rameno neohrožovalo drážní zařízení.

Příloha XI/4 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Kolejový jeřáb EDK 1000

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 1000 je osminápravové speciální hnací vozidlo sloužící k manipulaci s břemeny na prostém výložníku (vyžaduje demontáž trolejového vedení). Jeřáb se používá na stavebně-montážní práce a odstraňování následků železničních nehod. Největší nosnost jeřábu je 125 t, pomocný zdvih je 20 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla; v jedné soupravě mohou být dopravovány i dvě spolu spojené jeřábové jednotky a u tažených souprav mohou být za nimi dopravovány i potřebné vozy s materiálem nebo nářadím, průvodci: tři členové osádky jeřábu, z toho jeden jeřábník (při dopravě nesmějí být průvodci na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

Jeřáb se dopravuje s vlastním protizávažovým vozem, na kterém se umístí rameno jeřábu a dvě protizávaží; k jeřábu lze přivést obytný a nářadový vůz; postřk je dovolen jen v případě, že v soupravě není zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 20 t; v případě spojení dvou jeřábových jednotek musí být vlastní jeřáby odděleny alespoň dvěma vozy.

4. Maximální dovolená rychlost:

- | | |
|---|-----------|
| a) jeřáb řazen výložníkem vzad | 80 km/h |
| b) jeřáb řazen výložníkem vpřed | 50 km/h |
| c) ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes výhybky | 20 km/h |
| d) ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes výhybky | 20 km/h |
| e) při jízdě vlastním pohonem pojezdu | 100 m/min |

Při stanovování rychlosti vlaku je nutno vzít v úvahu nejvyšší dovolenou rychlost připojených nářadových a ubytovacích vozů.

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 120 m

7. Hmotnost jeřábu 156 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná, brzdíč přímočinné brzdy,
- b) brzdící váha: - jeřáb 80 t
 - protizávažový vůz 73 t

9. Největší hmotnost na nápravu 20 t
 Hmotnost na metr délky vozidla 8,9 t/m

10. Počet náprav (vlastního jeřábu) 8

11. Délka přes nárazníky (vlastního jeřábu) 17,5 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napětové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i napětové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má narážecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu.
- b) vedoucí doprovodu jeřábu odpovídá za upozornění výpravčího výchozí (úvratové) stanice, popř. stanice, kde dojde ke změně v uložení výložníku, na nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h při dopravě jeřábu výložníkem vpřed,
- c) jeřáb je označen písmenem „A“.

Kolejový jeřáb EDK 500

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 500 je šestinápravové speciální hnací vozidlo sloužící k manipulaci s břemeny na prostém výložníku (vyžaduje demontáž trolejového vedení). Jeřáb se používá na stavebně-montážní práce a odstraňování následků železničních nehod. Největší nosnost jeřábu je 80 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla; v jedné soupravě mohou být dopravovány i dvě spolu spojené jeřábové jednotky a u tažených souprav mohou být za nimi dopravovány i potřebné vozy s materiálem nebo nářadím, průvodci: dva členové osádky jeřábu, z toho jeden jeřábník (při dopravě nesmějí být průvodci na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řádění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Jeřáb se dopravuje s vlastním ochranným vozem, na kterém se umístí rameno jeřábu; k jeřábu lze přivěsit obytný a nářadový vůz; postrk je dovolen jen v případě, že ve vlaku není zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 20t; v případě spojení dvou jeřábových jednotek musí být vlastní jeřáby odděleny alespoň dvěma vozy.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) jeřáb řazen výložníkem vzad 65 km/h
- b) jeřáb řazen výložníkem vpřed 50 km/h
- c) ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes výhybky 20 km/h
- d) ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes výhybky 20 km/h
- e) při jízdě vlastním pohonem pojezdu 60 m/min

Při stanovení rychlosti vlaku je nutno vzít v úvahu nejvyšší dovolenou rychlost připojených nářadových a ubytovacích vozů.

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 120 m

7. Hmotnost jeřábu 110 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná, brzdič přímočinné brzdy,
- b) brzdicí váha: - G 71 t

9. Největší hmotnost na nápravu 17 t

Hmotnost na metr délky vozidla 9,24 t/m

10. Počet náprav (vlastního jeřábu) 6

11. Délka přes nárazníky (vlastního jeřábu) 11,9 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napětové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i napětové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- b) vedoucí doprovodu jeřábu odpovídá za upozornění výpravčího výchozí (úvratové) stanice, popř. stanice, kde dojde ke změně v uložení výložníku, na nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h při dopravě jeřábu výložníkem vpřed,
- c) jeřáb je označen písmenem „A“.

Kolejový jeřáb EDK 50

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 50 je šestnápravové speciální hnací vozidlo sloužící k manipulaci s břemeny na prostém výložníku (vyžaduje demontáž trolejového vedení). Jeřáb se používá na stavebně-montážní práce a odstraňování následků železničních nehod. Největší nosnost jeřábu je 50 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla; v jedné soupravě mohou být dopravovány i dvě spolu spojené jeřábové jednotky a u tažených souprav mohou být za nimi dopravovány i potřebné vozy s materiálem nebo nářadím, průvodci: dva členové osádky jeřábu, z toho jeden jeřábník (při dopravě nesmějí být průvodci na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řádění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Jeřáb se dopravuje s vlastním ochranným vozem, na kterém se umístí rameno jeřábu; k jeřábu lze přivést obytný a nářadový vůz; postrk je dovolen jen v případě, že ve vlaku není zařazeno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 20t; v případě spojení dvou jeřábových jednotek musí být vlastní jeřáby odděleny alespoň dvěma vozy.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) jeřáb řazen výložníkem vzad 40 km/h
- b) jeřáb řazen výložníkem vpřed 40 km/h
- c) ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes výhybky 20 km/h
- d) ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes výhybky 20 km/h
- e) při jízdě vlastním pohonem pojezdu 15 m/min

Při stanovování rychlosti je nutno vzít v úvahu nejvyšší dovolenou rychlost připojených nářadových a ubytovacích vozů.

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 80 m

7. Hmotnost jeřábu 102,6 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná, brzdič přímočinné brzdy,
- b) brzdicí váha: samočinná a přímočinná 51,6 t

9. Největší hmotnost na nápravu 17 t

Hmotnost na metr délky vozidla 9,3 t/m

10. Počet náprav (vlastního jeřábu) 6

11. Délka přes nárazníky (vlastního jeřábu) 10,8 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napětové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i napětové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má narážecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici, popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- b) jeřáb je označen písmenem „A“.

Kolejový jeřáb EDK 80

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 80 a odvozené typy 80/0, 80/1, 80/2 a 80/3 jsou čtyřnápravová speciální hnací vozidla sloužící k manipulaci s břemeny na prostém výložníku (vyžaduje demontáž trolejového vedení). Jeřáby se používají zejména na stavebně-montážní práce a manipulaci s materiálem. Největší nosnost jeřábu je 20 t.

2. Způsob dopravy

- jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla, průvodce: jeden zaměstnanec znalý jeřábu (při dopravě nesmí být průvodce na jeřábu),
- vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravnými

Jeřáb se dopravuje s ochranným vozem, na kterém se umísťuje rameno jeřábu; jeřáb se řadí do vlaku bez omezení.

4. Maximální dovolená rychlost

- jeřáb řazen výložníkem vzad 65 km/h
- jeřáb řazen výložníkem vpřed 50 km/h
- při jízdě vlastním pohonem pojezdu..... 150 m/min

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 80 m

7. Hmotnost jeřábu 61 t

8. Brzdění

- brzda tlaková přímočinná a samočinná, brzdíč přímočinné brzdy,
- brzdicí váha: - G..... 31 t

9. Největší hmotnost na nápravu 16,9 t

Hmotnost na metr délky vozidla 7,05 t/m

10. Počet náprav (vlastního jeřábu) 4

11. Délka přes nárazníky (vlastního jeřábu) 8,54 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,

- b) jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napětové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i napětové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak .

13. Spojování vozidel

Jeřáb má narážecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- b) doprovod jeřábu odpovídá za upozornění výpravčího výchozí (úvratové) stanice, popř. stanice, kde dojde ke změně v uložení výložníku, na nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h při dopravě jeřábu výložníkem vpřed,
- c) jeřáb je označen písmenem A.

Kolejový jeřáb EDK 10

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 10 a odvozené typy 10/1 a 10/2 jsou čtyřnápravová speciální hnací vozidla sloužící k manipulaci s břemeny na prostém výložníku (vyžaduje demontáž trolejového vedení). Jeřáby se používají na stavebně-montážní práce a zejména manipulaci s materiálem. Největší nosnost jeřábu je 5 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla,
průvodce: jeden zaměstnanec znalý jeřábu (při dopravě nesmí být průvodce na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řadění ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

Jeřáb se dopravuje s ochranným vozem, na kterém se umístí rameno jeřábu; jeřáb se řadí do vlaku bez omezení.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) jeřáb řazen do vlaku výložníkem vzad 65 km/h
- b) jeřáb řazen do vlaku výložníkem vpřed 50 km/h
- c) při jízdě vlastním pohonem pojezdu 60 m/min

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 80 m

7. Hmotnost jeřábu 72 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná, brzdící přímočinné brzdy,
- b) brzdící váha:- G 34,8 t

9. Největší hmotnost na nápravu 17,3 t

10. Počet náprav (vlastního jeřábu) 4

11. Délka přes nárazníky (vlastního jeřábu) 8,5 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napětové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,

- b) jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napěťové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i napěťové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má narážecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- b) doprovod jeřábu odpovídá za upozornění výpravčího výchozí (úvratové) stanice, popř. stanice, kde dojde ke změně v uložení výložníku, na nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h při dopravě jeřábu výložníkem vpřed,
- c) jeřáb je označen písmenem „A“.

Kolejový jeřáb EDK 300/5

1. Dieselelektrický otočný kolejový jeřáb EDK 300/5 je šestnápravové speciální hnací vozidlo sloužící k manipulaci s břemeny na výsuvném a kyvném výložníku (vyžaduje napětovou výluku, popř. podle břemene i demontáž trolejového vedení). Jeřáb se používá především na stavebně-montážní práce. Nejvyšší nosnost jeřábu je 50 t.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla; v jedné soupravě mohou být dopravovány i dvě spolu spojené jeřábové jednotky a u tažených souprav mohou být za nimi dopravovány i potřebné vozy s materiálem nebo nářadím, průvodci: dva členové osádky jeřábu, z toho jeden jeřábník (při dopravě nesmějí být průvodci na jeřábu),
- b) vlastním pohonem pojezdu, a to na pracovní místo a zpět na vyloučené koleji.

3. Řádění ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

Jeřáb nemá ochranný ani protizávažový vůz, lze k němu přivěsit obytný a nářadový vůz; postrk je dovolen jen v případě, že ve vlaku není zařaděno vozidlo o dopravní hmotnosti menší než 20 t; v případě spojení dvou jeřábových jednotek musí být vlastní jeřáby odděleny alespoň dvěma vozy.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) s použitím hnacího vozidla 80 km/h
(bez ohledu na směr otočení výložníku),
- b) ve stanicích s vjezdovou rychlostí větší než 40 km/h na
návěst hlavního návěstidla nařizující snížení rychlosti přes
výhybky 20 km/h
- c) ve stanicích s vjezdovou rychlostí 40 km/h a menší přes
výhybky 20 km/h
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu 100 m/min

Při stanovení rychlosti je nutno vzít v úvahu nejvyšší dovolenou rychlost připojených nářadových a ubytovacích vozů.

5. Nejvyšší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 120 m

7. Hmotnost jeřábu 100 t

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná, brzdič přímočinné brzdy,
- b) brzdicí váha: - P..... 65 t
 - G..... 60 t

9. Největší hmotnost na nápravu 18 t

Hmotnost na metr délky vozidla 8 t/m

10. Počet náprav 6

11. Délka přes nárazníky 12,5 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluka koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení,
- b) jeřáb smí pracovat pouze za výluky koleje a za napěťové výluky; v případě, že jeřáb při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně o výluce sousední koleje nebo i napěťové výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

13. Spojování vozidel

Jeřáb má nárazecí a táhlové ústrojí normální stavby na obou čelech.

14. Ostatní údaje

- a) jeřáb má vlastní pohon pojezdu, kterého se používá jen pro pohyb jeřábu při práci, ve stanici popř. při jízdě na krátkou vzdálenost na pracovní místo podle dokumentace jeřábu,
- b) jeřáb je označen písmenem „A“.

SKUPINA PŘÍLOH XII

Speciální vozidla pro kontrolu stavu dráhy

Měřicí a vyhodnocovací vůz pro železniční svršek

1. Měřicí a vyhodnocovací vůz pro železniční svršek je speciálně upravený vůz řady WLAB, ve kterém je instalováno zařízení pro mechanické měření geometrické polohy koleje. Naměřené hodnoty jsou převáděny na elektrické impulsy, které jsou dále zpracovávány palubním mikropočítačem. Pro jeho činnost je pro měření v příslušném týdnu pořizována zaváděcí magnetická páska podle schváleného měsíčního plánu jízd měřicího vozu. Z tohoto důvodu musí být dodržen vždy alespoň denní plán měření podle zaváděcího telegramu ČD DDC. O případném odchylném pořadí důležitosti vlaků vzhledem k nutnosti dodržení plánu měření rozhodne provozní dispečer OPŘ.

2. Způsob dopravy.

- a) jako služební vlak s použitím hnacího vozidla (při měření i při jízdě bez měření),
průvodce (při jízdě bez měření): jeden člen osádky.
Jízdy měřicího vozu se zavádí dle předpisu ČD D 2 čl. 1400 a podle požadavku zařaditele. Služební (měřicí) vlak smí být veden jako vlak bez obsluhy vlaku,
- b) nákladním (osobním) vlakem,
průvodce (při jízdě bez měření): jeden člen osádky.

3. Řadění ve vlaku

Měřicí vůz (při přepravě bez měření) se řadí na konec soupravy bez postrku před návěstní vůz a je možno jej zařadit do vlaku bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) při dopravě bez měření 120 km/h
- b) při měření:
 - na trati 100 km/h

Okamžitou rychlost měření stanovuje strojvedoucímu vedoucí měřicího vozu; k tomuto účelu je instalováno hlasité telefonní spojení mezi měřícím vozem a kabinou strojvedoucího.

 - přes výhybky a kolejové křižovatky a při jízdě po vedlejších staničních kolejích 40 km/h

5. Největší sklon bez omezení

- 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 125 m
- při měření 160 m

7. Hmotnost vozu 60 t

8. Brzdění

a) brzda samočinná,

b) brzdící váha: - P..... 21 t

Měřící podvozek není brzděn; ve výjimečných případech (velké spády) je nutno rychlost jízdy snížit v souladu s předpisem ČD V 15/I.

9. Největší hmotnost na nápravu 15 t

10. Počet náprav 4

(jeden z dvounápravových podvozků je měřící).

11. Délka přes nárazníky 24,58 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

Při dopravě s měřením i bez měření není třeba výluky koleje ani napětové výluky.

Fotogrammetrický stroj FS 3

1. Fotogrammetrický stroj FS 3 tvoří rekonstruovaný motorový vůz řady 810 a případně až dva přívěsné vozíky PV vybavené speciálním měřicím zařízením k měření a měřičskému dokumentování příčných řezů prostoru poježděné koleje za účelem zjištění prostorové průchodnosti trati. V přepravní poloze jsou vozíky PV spojeny s motorovým vozem a mezi sebou krátkými tuhými spojkami. V pracovní poloze jsou přívěsné vozíky PV spojeny navzájem i s motorovým vozem dlouhými spojovacími příhradovými konstrukcemi o největší délce 12 m. Měřicí jízdy FS 3 organizuje TÚDC ve spolupráci s DDC.

2. Způsob dopravy

- a) jako služební vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako služební vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou - pouze jednostranně,
průvodce: řidič FS 3,
- c) zařazením do soupravy vlaku nebo PMD - jen hnací vozidlo FS 3 (bez přívěsných vozíků),
průvodce: řidič FS 3.

Při přesunu FS 3 i při vlastním měření trati se používá způsob dopravy ad a. V měřeném mezistančním úseku se FS 3 dopravuje jako tažený nebo sunutý vlak, pro který nebyl vydán jízdní řád případně jako PMD.

Za služebním vlakem při měřicí jízdě smí výpravčí vypravit následný vlak až tehdy, nebude-li jeho jízda rušena jízdou služebního vlaku.

3. Řádění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) stroj FS 3 se dopravuje samostatnou jízdou služebního vlaku nebo PMD,
- b) při způsobu dopravy dle čl. 2 b) se za jiné hnací vozidlo připojí hnací vozidlo FS 3 s připojenými přívěsnými vozíky PV; doprava jiných vozidel není dovolena,
- c) při způsobu dopravy dle čl. 2 c) musí být dodržena ustanovení části třetí předpisu ČD D 2.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) v dopravní poloze: - při tažení přívěsných vozíků PV..... 50 km/h
- při sunutí přívěsných vozíků PV..... 30 km/h
- b) v pracovní poloze:
 - při jízdě bez měření a:
 - tažení přívěsných vozíků 50 km/h

- sunutí přívěsných vozíků 30 km/h
 - při měření (sunutí přív. vozíků) 30 km/h
- Okamžitou rychlost měření stanovuje strojvedoucímu vedoucí stroje.
- c) při všech způsobech dopravy přes křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky 20 km/h
- 5. Největší sklon** bez omezení
- 6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)** 120 m
- 7. Hmotnost**
- a) motorový vůz..... 23,8 t
 - b) přívěsný vozík vlčovacího rámu (PV) 8,72 t
 - c) přívěsný vozík zaměřovače vybočení (PV) 7,95 t
- 8. Počet náprav**
- a) motorový vůz 2
 - b) přívěsné vozíky PV se zaměřovacím zařízením - každý 2
- 9. Největší hmotnost na nápravu** 12,24 t
- 10. Délka fotogrammetrického stroje**
- a) dopravní..... 27,6 m
 - b) největší pracovní 45,0 m
- 11. Brzdění**
- a) brzdící váha: - motorového vozu: - P..... 23,5 t
 - ruční..... 5 t
 - přívěsných vozíků PV..... neudána
 - b) přívěsné vozíky PV jsou propojeny na průběžnou brzdu motorového vozu s tím, že provozní brzdění celé soupravy je zabezpečováno pouze brzdícím účinkem přímočinné brzdy motorového vozu, samočinná brzda se používá pouze k dobrzdování nebo v případě nebezpečí,
 - c) při způsobu dopravy dle čl. 2 b) je brzdění celé soupravy zabezpečováno brzdícím účinkem přímočinné brzdy hnacího vozidla, samočinná brzda se používá jen k dobrzdování nebo v případě nebezpečí.
- 12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky**
- Při dopravě i při měření není třeba výluky koleje ani napětové výluky, pro jízdy vlaků po sousedních kolejích není třeba žádných omezení.
- 13. Ostatní dopravní opatření**
- a) z dopravní do pracovní polohy a zpět se FS 3 uvádí v železniční stanici sousedící s mezistaničním úsekem, ve kterém je prováděno měření,

- b) strojvedoucí je vždy povinen ohlásit výpravčímu předpokládanou dobu trvání posunu nebo jízdy služebního vlaku v měřeném mezistaničním úseku,
- c) pro jízdu služebního vlaku v měřeném mezistaničním úseku vypracuje výpravčí ve stanici sousedící s tímto úsekem jízdní řád podle údajů od strojvedoucího ohlášených dle odst. b;
 - o jízdním řádu zpraví výpravčí výpravčího sousední stanice a v úvahu přicházející strážníky oddílů a závoráře, kterým současně sdělí, že pro jízdu služebního vlaku se předvídaný odjezd neohlašuje, závorářům současně nařídí, aby sledovali trať a uzavřeli závory po spatření vlaku blížícího se k přejezdu, nebo po zjištění návěští pozor dávané FS 3 před přejezdem, stejným způsobem postupuje výpravčí stanice, ze které jsou obsluhovány závory na širé trati,
 - o jízdním řádu zpraví výpravčí služební vlak rozkazem V, současně ho zpraví rozkazem Op část A o tom, že závorářům není ohlášen předvídaný odjezd vlaku,
- d) v případě, že z mezistaničního úseku, kde je prováděno měření, se služební vlak vrací přes přejezd vybavený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, musí služební vlak při jízdě tam vždy opustit ovládací obvod zařízení pro opačný směr jízdy. Pro tyto případy musí být strojvedoucí služebního vlaku zpraven předem Správou dopravní cesty o kilometrické poloze izolovaných styků ovládacích obvodů světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení,
- e) FS 3 při jízdě v pracovní poloze nesmí zastavit tak, aby přívěsné vozíky s měřicím zařízením obsazovaly nezabezpečený železniční přejezd, popř. přejezd se světelným přejez. zab. zařízením,
- f) jakoukoliv jízdu (v pracovní i dopravní poloze) ve stanici musí FS 3 ukončit na příslušné koleji vždy celý tak, aby byl od nejbližšího námez-níku vzdálen na dva vozy (asi 20m); za splnění těchto podmínek odpovídá strojvedoucí motorového vozu,
- g) v pracovní poloze je jízda FS 3 přes svážný pahrbek a přilehlý obvod výhybek zakázána,
- h) při úpravě FS 3 z dopravní do pracovní polohy a zpět je strojvedoucí nebo zaměstnanec oprávněný řídit posun povinen vždy zabrzditi přívěs-né vozíky s měřicím zařízením ruční brzdou,

14. Ostatní údaje

- a) pro přívěsné vozíky platí směrnice o udržování vzájemného propojení součástí pojezdu vodičem o nízkém elektrickém odporu jako u MUV 69,
- b) FS 3 je označen písmenem „A“.

Příloha XII/2 k ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Měřicí drezína MD

1. Měřicí drezína MD je dvounápravové speciální hnací vozidlo vybavené měřicím zařízením pro kontrolu a měření geometrické polohy koleje (GPK). Na obou čelech má upravena stanoviště řidiče.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za stroj zařadit vozy nebo jiná nečinná drážní vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby o hmotnosti nejvýše 40 tun,
- b) stroj se řadí do vlaku za stejných podmínek jako vozy lehké stavby podle tabulky 4 předpisu ČD D 2/1, lze jej dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu:
 - samostatně 80 km/h
 - se zátěží 20 t a stoupání do 5 ‰ 65 km/h
 - se zátěží 40 t a stoupání do 20 ‰ 30 km/h
- b) za použití hnacího vozidla 80 km/h

5. Největší sklon

- a) vlastním pohonem pojezdu 40 ‰
- b) s použitím hnacího vozidla bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 100 m

7. Vlastní hmotnost 32,00 t

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná, brzdič přímočinné i samočinné brzdy,
- b) brzdicí váha: - P 25 t
 - ruční 4 t

- c) při jízdě bez přivěšených vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič motorové drezíny,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s přivěšenými vozidly se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČSD V 15/I,
- e) samočinná tlaková brzda se do průběžné brzdy vlaku nezapíná, výjimečně ji lze zapnout při zařazení do služebního vlaku, je-li to nutné k osazení potřebných brzdících procent.

9. Největší hmotnost na nápravu 16 t

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 13,1 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napětové výluky

Při dopravě i měření není třeba výluky koleje ani napětové výluky, pro jízdy po sousední koleji nejsou třeba žádná omezení

13. Spojování vozidel

- a) měřicí drezína je vybavena narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby,
- b) za MD je možno při jízdě jako vlak nebo PMD zařadit železniční vozy nebo nečinná drážní vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normalizované stavby s možností připojení na průběžnou brzdu do největší hmotnosti přivěšených vozidel 40 tun při dodržení podmínek uvedených v bodě 4a) a 8d) této přílohy.

14. Ostatní údaje

- a) měřicí drezína MD je označena písmenem „A“,
- b) při odstavování měřicí drezíny MD není nutno dodržet ustanovení čl. 1141 předpisu ČD D 2.

Měřicí vůz pro pevná trakční zařízení

1. Měřicí vůz pro pevná trakční zařízení je přestavěný vůz řady BDmee, ve kterém jsou instalována zařízení pro měření geometrické polohy troleje a měření dynamických účinků na smýkadlo sběrače. Vlastní měření hodnot geometrické polohy troleje včetně odvozených výpočtů a dynamických účinků probíhá v reálném čase s pomocí počítače, je možné jejich doplnění obrazovou informací sběrače videokamerou. Půlroční cyklus měřících jízd hlavních elektrizovaných kolejí je sestavován ve spolupráci s SDC. Z toho důvodu musí být dodržen za tím účelem vydávaný zaváděcí telegram. O případném odchylném pořadí důležitosti vlaků rozhodne provozní dispečer OPR po konzultaci s osádkou měřícího vozu.

2. Způsob dopravy

- a) při měření jako služební vlak nebo posun mezi dopravami s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou,
Jízdy měřícího vozu se zavádějí dle předpisu ČD D 2 čl. 1400 a podle požadavku zařaditele. Služební (měřicí) vlak smí být veden jako vlak bez obsluhy vlaku,
- b) při jízdě bez měření jako služební vlak nebo posun mezi dopravami s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD,
průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění ve vlaku

Měřicí vůz (při přepravě bez měření) se řadí na konec soupravy bez postrku před návěstní vůz a je možno jej zařadit do vlaku bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost (při dopravě i při měření)..... 160 km/h

Při zkušebních jízdách vlaků při technickobezpečnostních zkouškách a při ověřování technické způsobilosti trakčních vedení se postupuje dle metodických pokynů schválených generálním ředitelem ČD.

Okamžitou rychlost měření stanovuje strojvedoucímu vedoucí měřícího vozu. K tomu je používáno rádiové spojení mezi měřícím vozem a kabinou strojvedoucího.

5. Největší sklon..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... 150 m

Průjezdnost při uvolněné šroubovce rychlostí 10 km/h oblouky o minimálním poloměru..... 90 m

Výška vozové skříně nad temenem kolejnice (střecha prohlížeč kabiny)..... 4550 mm

7. Hmotnost vozu..... 45 t

8. Brzdění

Brzdící váha: - v režimu R..... 59 t

- v režimu P..... 41 t

9. Nejvyšší hmotnost na nápravu..... 12,5 t

10. Počet náprav..... 4

11. Délka přes nárazníky..... 26,4 m

12. Nutnost výluky koleje, případné napětové výluky

Při dopravě s měřením i bez měření není třeba výluky koleje ani napětové výluky.

Při služebních jízdách při měření strojvedoucí hnacího vozidla zpravuje osádku měřícího vozu o stahování sběračů dle rozkazů V radiopojítkem.

SKUPINA PŘÍLOH XIII

Prostředky pro prohlídky a údržbu trakčního vedení

Montážní vůz pro kontrolu a údržbu trakčního vedení MVTV 3

1. Montážní vůz pro kontrolu a údržbu trakčního vedení MVTV 3 (dříve vůz řady 893) je čtyřnápravové vozidlo s vlastním pohonem pojezdu. Je určen pro kontrolu geometrické polohy trakčního vedení a na jeho údržbu. Dále slouží k technologické přepravě zaměstnanců, materiálu i jako trakční prostředek. Na obou čelech vozidla jsou umístěny kabiny se stanovištěm řidiče.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řádění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za montážní vůz MVTV 3 zařadit vozidla o dopravní hmotnosti nejvýše 150 t,
- b) montážní vůz MVTV 3 se řadí do soupravy za stejných podmínek jako vozidla lehké stavby podle tab. 4 předpisu ČD D 2/1; je možné ho dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 80 km/h
při jízdě plným výkonem je nejnižší trvalá rychlost 25 km/h
(viz tabulka XIII/1/1)
- b) s použitím hnacího vozidla 80 km/h
- c) při kontrole geometrické polohy trakčního vedení..... do 80 km/h
(okamžitou rychlost jízdy při kontrole určuje řidiči vedoucí práce)
- d) pracovní rychlost při údržbě trakčního vedení do 8 km/h

5. Největší sklon..... bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 80 m

7. Vlastní hmotnost 32 t

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná; brzdič přímočinné a samočinné brzdy, litinové zdrže,
- b) brzdicí váha: - P..... 33 t
- ruční..... 10 t

- c) při jízdě bez dopravovaných vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 zaměstnanec pověřený řízením montážního vozu,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s dopravovanými vozidly vybavenými nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku se samočinná tlaková brzda montážního vozu MVTV 3 do průběžné brzdy vlaku zapíná.

9. Největší hmotnost na nápravu 8,5 t

10. Počet náprav 4

11. Délka přes nárazníky 18,50 m

12. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě a při kontrole geometrické polohy trakčního vedení není potřebná výluka koleje ani napěťová výluka; pro jízdu vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) montážní vůz MVTV 3 může pracovat s izolovanou montážní plošinou na vyloučené koleji bez napěťové výluky nebo i v přestávkách mezi vlaky bez výluky koleje; sklopné zábradlí izolované plošiny v pracovní poloze přesahuje obrys vozidla,
- c) montážní vůz MVTV 3 může pracovat s neizolovanou montážní plošinou na vyloučené koleji i ve vlakových přestávkách jen za napěťové výluky; v případě, že neizolovaná výsuvná boční montážní lávka bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce (montážního vozu MVTV 3) povinen dohodnout se před zahájením prací s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i o napěťové výluce trakčního vedení sousední koleje (viz čl. 1138-1139 předpisu ČD D 2).

13. Ostatní dopravní opatření

Strojvedoucí (řidič) je při jízdě jako vlak nebo PMD povinen ohlásit výpravčímu předpokládaný čas manipulace v kontrolovaném mezistaničním úseku trati a to vždy, když předpokládá prodloužení jízdní doby stanovené jízdním řádem.

14. Spojování vozidel

- a) montážní vůz MVTV 3 je vybaven nárazecím a táhlovým ústrojím normální stavby v provedení pro vozidla lehké stavby,

- b) za montážní vůz MVTV 3 je možno zařadit železniční vozy nebo nečinná vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu do největší hmotnosti dopravovaných vozidel 150 t při současném dodržení podmínek daných v čl. 4 a) a 8 d) této přílohy,
- c) montážní vůz MVTV 3 je vybaven napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno spojkami se zrcadlovou hlavicí žluté barvy.

15. Ostatní údaje

- a) montážní vůz MVTV 3 je vybaven prohlídkovou kabinou (kontrolní věží), kontrolním sběračem (pantografem), střešními lávkami, izolovanou nebo neizolovanou montážní plošinou s výsuvnou boční lávkou, které jsou v dopravní poloze zajištěny podle návodu k obsluze,
- b) montážní vůz MVTV 3 je označen písmenem „A“.

Tabulka XIII/1/1

TABULKA RYCHLOSTÍ
jízdy MVTV 3 s připojenými vozidly
Typ jízdního odporu: S

Stoupání		Vůz sólo	Hmotnost tažených vozidel [t]												
%	Třída sklonu		20	25	30	40	50	60	70	80	90	100	125	150	
0	I					80	80	76	72	67	65	63	59	55	
2	II					75	67	63	60	57	55	53	49	44	
4	III		77	71	67	60	57	55	52	49	47	44	38	33	
6	IV		65	59	57	55	50	48	45	41	38	35	31	27	
8	V	80	57	54	52	49	44	41	37	34	32	30	26	22	
10	VI	68	53	50	47	43	38	35	32	30	28	26	22		
12	VII	60	49	45	42	37	33	31	28	26	24	22			
14	VIII	57	44	41	37	33	30	28	25	22					
16	IX	54	40	36	33	30	27	25	22						
18	X	50	36	33	31	28	25	22							
20	XI	48	33	31	28	26									
22	XII	45	31	29	26	24									
24	XIII	42	29	27	24										
26	XIV	39	27	25	22										
28	XV	37	25	23											
30	XVI	34	24												

Trvalá rychlost 25 km/h.

Montážní vůz pro kontrolu a údržbu trakčního vedení MVTV 2

1. Montážní vůz pro kontrolu a údržbu trakčního vedení MVTV 2 (dříve vůz řady 810) je dvounápravové vozidlo s vlastním pohonem pojezdu. Je určen pro kontrolu geometrické polohy trakčního vedení a na jeho údržbu. Dále slouží k technologické přepravě zaměstnanců, materiálů i jako trakční prostředek. Na obou čelech vozidla jsou umístěny kabiny se stanovišti řidiče.

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD mezi dopravnami vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: jeden člen osádky.

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravnami

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za montážní vůz MVTV 2 zařadit vozidla o dopravní hmotnosti nejvýše 80 t (viz tabulka XIII/2/1),
- b) montážní vůz MVTV 2 se řadí do soupravy za stejných podmínek jako vozidla lehké stavby podle tab. 4 předpisu ČD 2/1; je možné ho dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 80 km/h
při jízdě plným výkonem je trvalá rychlost 24 km/h
(viz tabulka XIII/2/1)
- b) s použitím hnacího vozidla 80 km/h
- c) při kontrole geometrické polohy trakčního vedení do 80 km/h
(okamžitou rychlost kontroly určuje řidiči vedoucí práce),
- d) pracovní rychlost při údržbě trakčního vedení do 8 km/h

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 100 m

7. Vlastní hmotnost 23,5 t

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná; brzdící přímočinné a samočinné brzdy, litinové zdrže,
- b) brzdící váha: - P 26 t
- ruční brzda 8 t

- c) při jízdě bez dopravovaných vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 zaměstnanec pověřený řízením montážního vozu,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s dopravovanými vozidly vybavenými narážecím a táhlovým ústrojím normalizované stavby se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/I,
- e) při zařazení do vlaku se samočinná tlaková brzda montážního vozu MVTV 2 do průběžné brzdy vlaku zapíná.

9. Největší hmotnost na nápravu 14 t

10. Počet náprav 2

11. Délka přes nárazníky 13,97 m

12. Nutnost výluky koleje případně napětové výluky

- a) při dopravě a při kontrole geometrické polohy trakčního vedení není potřebná výluka koleje ani napětová výluka; pro jízdu vlaků po sousední koleji není třeba žádných omezení,
- b) montážní vůz MVTV 2 může pracovat s izolovanou montážní plošinou na vyloučené koleji bez napětové výluky nebo i v přestávkách mezi vlaky bez výluky koleje; sklopné zábradlí izolované plošiny v pracovní poloze přesahuje obrys vozidla,
- c) montážní vůz MVTV 2 může pracovat s neizolovanou montážní plošinou na vyloučené koleji i ve vlakových přestávkách jen za napětové výluky; v případě, že neizolovaná výsuvná boční montážní lávka bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce (montážního vozu MVTV 2) povinen dohodnout se před zahájením prací s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo i o napětové výluce trakčního vedení sousední koleje (viz čl. 1138 - 1139 předpisu ČD D 2).

13. Ostatní dopravní opatření

Strojvedoucí (řidič) je při jízdě jako vlak nebo PMD povinen ohlásit výpravčímu předpokládaný čas manipulace v kontrolovaném mezistaničním úseku trati a to vždy, když předpokládá prodloužení jízdní doby stanovené jízdním řádem.

14. Spojování vozidel

- a) montážní vůz MVTV 2 je vybaven narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby v provedení pro vozidla lehké stavby,

- b) za montážní vůz MVTV 2 je možno zařadit železniční vozy nebo nečinná vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu do největší hmotnosti dopravovaných vozidel 80 t při současném dodržení podmínek daných v čl. 4 a) a 8 d) této přílohy,
- c) montážní vůz MVTV 2 je vybaven napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno spojkami se zrcadlovou hlavicí žluté barvy.

15. Ostatní údaje

- a) montážní vůz MVTV 2 je vybaven prohlídkovou kabinou (kontrolní věží), kontrolním sběračem (polopantografem), střešními lávkami, izolovanou nebo neizolovanou montážní plošinou s výsuvnou boční lávkou, které jsou v dopravní poloze zajištěny podle návodu,
- b) montážní vůz MVTV 2 je označen písmenem A.

Tabulka XIII/2/1

TABULKA RYCHLOSTÍ
jízdy MVTV 2 s připojenými vozidly
Typ jízdního odporu: S

Stoupání		Hmotnost tažených vozidel [t]							
‰	Třída sklonu	10	20	30	40	50	60	70	80
0	I	80	76	72	68	65	62	59	55
2	II	73	68	64	60	57	54	51	47
4	III	66	61	57	54	51	47	43	40
6	IV	61	57	53	49	46	42	38	34
8	V	56	53	49	45	41	36	33	30
10	VI	52	49	45	40	36	33	30	27
12	VII	49	45	41	36	33	30	27	24
14	VIII	46	42	37	33	30	27	24	21
16	IX	43	39	34	31	28	25	22	
18	X	40	36	32	29	25	23	20	
20	XI	37	34	30	27	24	20		
22	XII	35	32	28	25	22			
24	XIII	33	30	26	23	20			
26	XIV	32	28	25	22				
28	XV	31	27	23	20				
30	XVI	30	26	22					

Trvalá rychlost 24 km/h.

Montážní vozidlo MV 97

1. Montážní vozidlo MV 97 (přestavěné hnací vozidlo řady 721) je čtyřnápravové speciální vozidlo s vlastním pohonem pojezdu. Je určeno pro montáž, údržbu a kontrolu geometrické polohy trakčního vedení, případně jako trakční prostředek. Na jednom čele vozidla je kabina se dvěma stanovišti pro řidiče (strojvedoucího). Vozidlo je vybaveno i pohyblivou pracovní plošinou (PPP).

2. Způsob dopravy

- a) jako vlak nebo PMD vlastním pohonem pojezdu,
- b) jako vlak nebo PMD s použitím hnacího vozidla samostatnou jízdou nebo zařazením do soupravy vlaku nebo PMD, průvodce: řidič (strojvedoucí).

3. Řadění vlaku, ve vlaku nebo posunu mezi dopravami

- a) při jízdě vlastním pohonem pojezdu je možno za vozidlo MV 97 zařadit vozidla s narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby; pro hmotnost dopravovaných vozidel platí tabulka XIII/3/1 této přílohy,
- b) vozidlo MV 97 je dovoleno řadit do vlaku nebo PMD bez omezení (jako dopravované hnací vozidlo) a je možné ho dopravovat vlakem bez obsluhy vlaku.

4. Maximální dovolená rychlost

- a) vlastním pohonem pojezdu 80 km/h
při jízdě plným výkonem je nejnižší trvalá rychlost 14,8 km/h
(viz tabulka XIII/3/1),
- b) s použitím hnacího vozidla 80 km/h
- c) při kontrole geometrické polohy trakčního vedení do 80 km/h
(okamžitou rychlost jízdy při kontrole určuje řidiči vedoucí práce),
- d) pracovní rychlost při montáži a údržbě trakčního vedení do 5 km/h

5. Největší sklon bez omezení

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) 90 m

7. Vlastní hmotnost 70 t

8. Brzdění

- a) tlaková brzda přímočinná i samočinná; brzdící přímočinné a samočinné brzdy, litinové zdrže,
- b) brzdící váha: - P 43 t
- G 21 t
- ruční brzda 9 t

- c) při jízdě bez dopravovaných vozidel se zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlosti jízdy a způsobu brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 zaměstnanec pověřený řízením montážního vozidla MV 97,
- d) při jízdě vlastním pohonem pojezdu s dopravovanými vozidly vybavenými narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby se výpočet skutečných brzdících procent provádí podle předpisu ČD V 15/1,
- e) při zařazení do vlaku se samočinná tlaková brzda MV 97 do průběžné brzdy vlaku zapíná.

9. Největší hmotnost na nápravu..... 17,5 t

10. Počet náprav..... 4

11. Délka přes nárazníky..... 13,26 m

12. Nutnost výluky koleje případně napěťové výluky

- a) při dopravě není potřebná výluka koleje ani napěťová výluka,
- b) při kontrole geometrické polohy trakčního vedení je nutná napěťová výluka,
- c) montážní vozidlo MV 97 může pracovat s neizolovanou pohyblivou pracovní (natáčecí) plošinou na vyloučené koleji i ve vlakových přestávkách jen za napěťové výluky; pohyblivá pracovní plošina, pokud je v pracovní poloze a natočená, přesahuje obrys vozidla; v případě, že neizolovaná otočná pracovní plošina bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce (montážního vozidla MV 97) povinen dohodnout se před zahájením prací s výpravčím o vlakové přestávce případně výluce sousední koleje nebo i o napěťové výluce trakčního vedení sousední koleje (viz čl. 1138-1139 předpisu ČD D 2).

13. Ostatní dopravní opatření

Strojvedoucí (řidič) je při jízdě jako vlak nebo PMD povinen ohlásit výpravčímu předpokládaný čas manipulace v kontrolovaném mezistaničním úseku trati a to vždy, když předpokládá prodloužení jízdní doby stanovené jízdním řádem.

14. Spojování vozidel

- a) montážní vozidlo MV 97 je vybaveno narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby,
- b) za montážní vozidlo MV 97 je možno zařadit železniční vozy nebo nečinná vozidla vybavená narážecím a táhlovým ústrojím normální stavby s možností připojení na průběžnou brzdu za dodržení podmínek daných v čl. 4 a) a 8 d) této přílohy,

- c) montážní vozidlo MV 97 je vybaveno napájecím potrubím, které je na obou čelech ukončeno brzdovými spojkami se zrcadlovou hlavicí žluté barvy.

15. Ostatní údaje

- a) montážní vozidlo MV 97 je vybaveno kontrolním sběračem (pantografem) a neizolovanou pohyblivou pracovní (natáčecí) plošinou, které jsou v dopravní poloze zajištěny dle návodu k obsluze,
- b) před prací s pohyblivou pracovní plošinou musí být provedeno zaaretování odpružení zadního podvozku MV 97 a po práci odaretování tohoto podvozku, jinak se strojem nelze manipulovat vyšší rychlostí jak 5 km/h,
- c) montážní vozidlo MV 97 je označeno písmenem „A“.

Tabulka XIII/3/1

TABULKA

závislosti celkové hmotnosti připojených vozidel k MV 97

na sklonu trati a na rychlosti

sklon trati [‰]	Celková dopravní hmotnost přivešených vozů [t] při rychlosti [km/h]							
	15	20	30	40	50	60	70	80
0						870	680	535
5	810	580	410	310	225	180	145	120
10	420	290	200	145	100	70	50	40
15	270	180	115	80	50			
20	190	120	70	40				
30	105	60						
40	62	27						

Poznámky: - zátěž (připojená vozidla) zařazená do soupravy mají zapnutou účinkující samočinnou brzdu,
 - sunutí vozidel je zakázáno, nemá-li řidič (strojvedoucí) MV 97 potřebný výhled na trať,
 - hodnoty uvedené v tabulce jsou odečteny ze zátěžového diagramu MV 97 „jízda“.

SKUPINA PŘÍLOH XIV

Dvoucestná vozidla

Dvoucestné stavební stroje

1. Dvoucestné stavební stroje jsou stavební stroje nebo silniční vozidla, typově schválená pro provoz v terénu případně na pozemních komunikacích, vybavená kolejovými adaptéry, které umožňují jejich pohyb po kolejích. Po kolejích mohou pojíždět jen samostatně nebo s nebrzděným vozidlem hmotnosti max. 40 t (hmotnost nebrzděné zátěže stanoví technické podmínky stroje a předpis ČD S 8/3).

2. Způsob dopravy

Vlastním pohonem pojezdu pouze na vyloučené koleji.

3. Řadění v posunu mezi dopravami

Dvoucestný stavební stroj nesmí být tažen ani sunut (výjimkou je případ odstranění neschopného stroje z trati),

4. Maximální dovolená rychlost

- a) při jízdě vpřed do 30 km/h
- b) při jízdě vzad (řidič sedící zády ke směru jízdy)..... 10 km/h
(neplatí pro stroje, u nichž sedí řidič vždy čelem ve směru jízdy)

5. Největší sklon..... min. 30 ‰
(přesnou hodnotu udávají technické podmínky jednotlivých typů).

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný)..... do 150 m
(přesnou hodnotu udávají technické podmínky jednotlivých typů).

7. Hmotnost

Je stanovena technickými podmínkami jednotlivých typů a je uvedena na stroji.

8. Brzdění

- a) vozidlo je vybaveno automobilovou brzdou schváleného typu,
- b) brzdící váha neudána,
- c) zkouška brzdy a výpočet brzdících procent se neprovádějí; za správnou funkci brzd, odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič dvoucestného stavebního vozidla.

9. Počet náprav

Je stanoven technickými podmínkami vozidla.

10. Délka stroje

Je stanovena technickými podmínkami vozidla.

11. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) výluka koleje je nutná při dopravě i vlastní práci vozidla (viz též čl. 2 této přílohy), kolem pracoviště vozidla smí jet vlaky po sousední koleji rychlostí nejvýše 50 km/h,
- b) napěťová výluka je nutná pokud technické podmínky dovolí vozidlu přiblížení se k troleji (při dopravě nebo práci) na vzdálenost menší než 0,9 m jakoukoli částí vozidla,
- c) v případě, že stroj bude při práci zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen zajistit, aby veškeré části stroje byly před průjezdem vlaku po sousední koleji odstraněny z jejího průjezdného průřezu. Pokud nebude možno tuto podmínku zajistit, je vedoucí práce povinen se předem dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak,

12. Spojování vozidel

- a) vozidlo nemá narážecí a táhlové ústrojí normální stavby, je vybaveno zařízením pro upevnění tuhé spojky,
- b) za dvoucestný stavební stroj je možno, pokud to technické podmínky dovolí, připojit tuhou spojkou nečinné vozidlo o největší hmotnosti až 40 t.

13. Ostatní údaje

Dvoucestné stavební stroje nejsou označeny písmenem „A“.

Dvoucestná hnací vozidla

1. Dvoucestná hnací vozidla jsou silniční vozidla nebo stavební stroje, typově schválená pro provoz v terénu případně na pozemních komunikacích, vybavená kolejovými adaptéry, které umožňují jejich pohyb po kolejích. Slouží k manipulaci s vozidly případně i k výstavbě, opravě a údržbě dráhy.

2. Způsob dopravy

Jako PMD vlastním pohonem pojezdu,

3. Řadění vlaku nebo posunu mezi dopravními

Dvoucestné hnací vozidlo nesmí být taženo ani sunuto, není-li vybaveno táhlovým a narážecím ústrojím normální stavby (výjimkou je případ odstranění neschopného vozidla z trati).

4. Maximální dovolená rychlost

Je stanovena technickými podmínkami jednotlivých typů a je udána na vozidle. Stanoviště sedícího řidiče je vždy čelem ve směru jízdy vozidla.

5. Největší sklon mín. 30 ‰
(přesnou hodnotu udávají technické podmínky jednotlivých typů).

6. Nejmenší poloměr oblouku (projektovaný) do 150 m
(přesnou hodnotu udávají technické podmínky jednotlivých typů).

7. Hmotnost

Je stanovena technickými podmínkami jednotlivých typů a je uvedena na vozidle.

8. Brzdění

- a) brzda tlaková přímočinná i samočinná; brzdíč přímočinné i samočinné brzdy,
- b) brzdící váha uvedena na vozidle
- c) při jízdě bez přivěšených vozidel se zkouška brzdy a výpočet brzdících procent neprovádějí; za správnou funkci brzd odpovídající rychlost jízdy a způsob brzdění odpovídá ve smyslu části druhé předpisu ČD S 8 řidič dvoucestného hnacího vozidla,
- d) při jízdě s přivěšenými vozidly se výpočet brzdících procent a zkouška brzdy provádějí dle předpisu ČD V 15/1.

9. Počet náprav

Je stanoven technickými podmínkami vozidla.

10. Délka stroje

Je stanovena technickými podmínkami vozidla.

11. Nutnost výluky koleje, případně napěťové výluky

- a) při dopravě není třeba výluky koleje ani napěťové výluky; pro jízdy vlaků po sousední koleji nejsou nutná žádná omezení,
- b) napěťová výluka je nutná pokud technické podmínky dovolí vozidlu přiblížení se k troleji při práci na vzdálenost menší než 0,9 m jakoukoli částí,
- c) v případě, že vozidlo bude při práci zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen zajistit, aby veškeré části vozidla byly před průjezdem vlaku po sousední koleji odstraněny z jejího průjezdného průřezu. Pokud nebude možno tuto podmínku zajistit, je vedoucí práce povinen se předem dohodnout s výpravčím o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje, není-li v rozkaze o výluce stanoveno jinak.

12. Spojování vozidel

- a) některé typy dvoucestných hnacích vozidel mají narážecí a táhlové ústrojí normální stavby,
- b) za dvoucestné speciální vozidlo lze přivěsit jiná nečinná vozidla do hmotnosti povolené příslušnými technickými podmínkami.

13. Ostatní údaje

Dvoucestná hnací vozidla nejsou zpravidla označena písmenem „A“.

ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

Gestorský útvar : České dráhy, s.o.
Divize dopravní cesty, o.z.
O 13 DDC
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Vydavatel : České dráhy, s.o.
Divize dopravní cesty, o.z.
Odbor stavební

Náklad : 5 500 kusů

Tisk : OPŘ Ostrava, oddělení reklamy, propagace a tisku
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Tel./fax: 068 / 472 5204

Rok vydání : 2000

ČD D 2/81 - Účinnost od 1.7.2000

