

**РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА**

**УПУТСТВО
ЗА САОБРАЋАЈ ВОЗОВА СА *TALGO*
ГАРНИТУРАМА НА ЖЕЉЕЗНИЦАМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ**

Бања Лука, новембар 2016. године

На основу члана 5. став 1. Закона о жељезницама Републике Српске („Службени гласник Републике Српске“, бр. 58/01, 110/03, 59/08, 24/12 и 33/14) и члана 69. ст. 1. и 4. Закона о републичкој управи („Службени гласник Републике Српске“, бр. 118/08, 11/09, 74/10, 86/10, 24/12, 121/12, 15/16 и 57/16), министар саобраћаја и веза доноси

УПУТСТВО ЗА САОБРАЋАЈ ВОЗОВА СА *TALGO* ГАРНИТУРАМА НА ЖЕЉЕЗНИЦАМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Увод

1. Овим упутством прописују се, с обзиром на конструктивне разлике и саобраћајне карактеристике у односу на стандардна путничка кола, поступак за саобраћај возова са *Talgo* гарнитурама, заквачивања и отквачивања, пробе кочница, освјетљење и гријање, озвучење, маневрисање, руковање вратима, саобраћај и мјере у случају квара, те дужности кондуктера код воза, чување, као и поступци у случају ванредних догађаја и пожара.

2. При вршењу саобраћаја возовима са *Talgo* гарнитурама на жељезницама Републике Српске морају се поштовати обавезујући међународни прописи и прописи Републике Српске који се односе на путнички жељезнички саобраћај.

Дефиниција и састав гарнитура, односно возова

3. Возови састављени од *Talgo* гарнитура чине систем пасивне нагибне технике за кориштење у међународном жељезничком путничком саобраћају, за режим размјене RIC 73.

4. За безбједно вршење жељезничког саобраћаја са *Talgo* гарнитурама прописана је нова врста послова и радно мјесто техничар у возу, чији су задаци и обавезе прописане овим упутством и упутствима произвођача гарнитура.

5. За вучу возова са *Talgo* гарнитурама могу се користити одговарајуће електричне локомотиве које су опремљене сљедећим уређајима:

1) тегљеничким уређајем (квачило са завртњем, 835 KN – 1.000 KN),

2) одбојницима типа А, хода 105 mm и размаком оса 1.750 mm,

3) стандардним енергетским прикључком,

4) главним ваздушним водом са стандардном чеоном славином и ваздушном

полуспојком за $p = 5 \text{ bara}$ и

5) напојним водом са чеоном стандардном славином и ваздушном полуспојком за $p = 10 \text{ bara}$.

6. Воз састављен од *Talgo* гарнитуре може саобраћати са најмање двоја кола, а возу се могу, изузетно, додавати и друга путничка кола у складу са прописима који се примјењују на жељезницама Републике Српске.

6.1. При оваквим вожњама обавезно се мора обезбиједити и континуитет ваздушног вода са локомотивом која се налази на челу воза.

7. Воз, у чијем је саставу *Talgo* гарнитура, мора бити посједнут техничарем чији је задатак да прати стање гарнитуре, те у вези са уоченим неправилностима поступа у складу са т. 71, 72. и 73. овог упутства.

7.1. Радник који ради на мјесту техничар у возу са *Talgo* гарнитурама, осим стручне обуке за *Talgo* гарнитуру, мора посједовати и стручни испит према одредбама Правилника 646 за једно од радних мјеста техничке струке (техничар техничко-колске службе, техничар

вуче – машиновођа, техничар жељезничког саобраћаја), IV степена сложености, на којима непосредно учествује у вршењу жељезничког саобраћаја.

8. Техничар у возу приликом пријема *Talgo* гарнитуре у сервисној радионици или приликом смјене у обртној или успутној станици мора провјерити стање уређаја унутар гарнитуре и то евидентирати на прописан начин.

Поступак код заквачивања и отквачивања

9. Послови заквачивања и отквачивања локомотиве и *Talgo* гарнитуре врше се у складу са важећим Упутством о маневрисуњу (Упутство 42).

10. Уређаји за квачење и уређаји за обезбјеђивање континуитета ваздуха под притиском (ваздушни водови, ваздушне полуспојке, чеоне славине), те кабел за електрично повезивање локомотиве са *Talgo* гарнитуром су стандардни, израђени према прописима UIC и приказани су на сликама 1, 2. и 3.





Слика 1. Крајња страна Talgo гарнитуре са одбојничким и уређајима за квачење



Слика 2. Кочничке полуспојке са чеоним славинама



Слика 3. Крајња страна, кабел за ел. повезивање

11. Маневарске активности заквачивања и отквачивања *Talgo* гарнитуре са локомотивом, као и *Talgo* гарнитура међусобно, дозвољене су само ако су гарнитуре и локомотиве у фази мировања.

11.1. Приликом спајања кочних спојница ваздушних полуспојки локомотиве са *Talgo* гарнитуром, прво је потребно отворити чеоне славине на локомотиви да би се испустила непожељна прљавштина из ваздушне полуспојке, а затим чеоне славине затворити.

11.2. После копчања полуспојки, чеоне славине на локомотиви и *Talgo* гарнитурџи потребно је отворити да би се обезбџиједио континуитет ваздушног вода.

11.3. Прије почетка вршења пробе кочнице, потребно је отворити чеону славину на крају гарнитуре, односно воза да би се потврдила пропусност и напуњеност главног вода, те испустио евентуални кондензат из главног вода саме гарнитуре (нарочито зими).

Уређаји за кочење и кочнице на *Talgo* гарнитурама

12. Провјера исправности кочница и њихова спремност за дејство врши се кроз процес пробе кочница, а начин вршења пробе са *Talgo* гарнитуром прописан је овим упутством и Упутством о кочењу возова 233 (у даљем тексту: Упутство 233) („Службени гласник Републике Српске“ Публикација бр. 1 од 10. маја 2016. године) и произвођачевим Упутством за кориштење воза (Приручник за безбједност корисника).

13. Машиновођа мора бити усмено и путем извјештаја о саставу и кочењу воза (С–66) обавијештен о уврштавању *Talgo* гарнитуре у воз.

14. *Talgo* гарнитуре су без мјењача врсте кочења и у возовима коче кочницом високе снаге брзог дејства (R) са процентом кочне масе од 197% по гарнитурџи.

14.1. Ако се у овом возу налазе и друга RIC кола, ова кола морају имати минималан проценат кочне масе од 150% предвиђен у т. 392. и 392.4. Упутства 233.

15. У погледу завршних кола примјењују се одредбе Упутства 233, а *Talgo* гарнитура се посматра као компактна возна јединица.

16. *Talgo* гарнитуре су опремљене аутоматском ваздушном кочицом, која преко пнеуматско-хидрауличног претварача остварује притисак у хидрауличним цилиндрима.

16.1. Кочни цилиндри са кочним умецима врше притисак са обје стране кочних дискова који су смјештени на точку.

17. Кочење гарнитура врши се смањењем притиска у главном ваздушном воду, након чега распоредник даје командни притисак који се преко пнеуматско-хидрауличног претварача претвара у хидраулични.

17.1. Овај хидраулични притисак у цилиндрима са кочним умецима врши притисак на кочне дискове чиме се остварује кочна сила.

17.2. Пораст хидрауличног притиска у кочним цилиндрима у зависности је од смањења притиска у главном воду.

18. Код свих кола кочни систем дјелује само на једну полуосовину, док код Ваг кола кочни систем, преко два пнеуматско-хидраулична претварача дјелује на двије полуосовине.

19. Главни и напојни вод налазе се дужином цијеле гарнитуре на десној страни плафона кола.

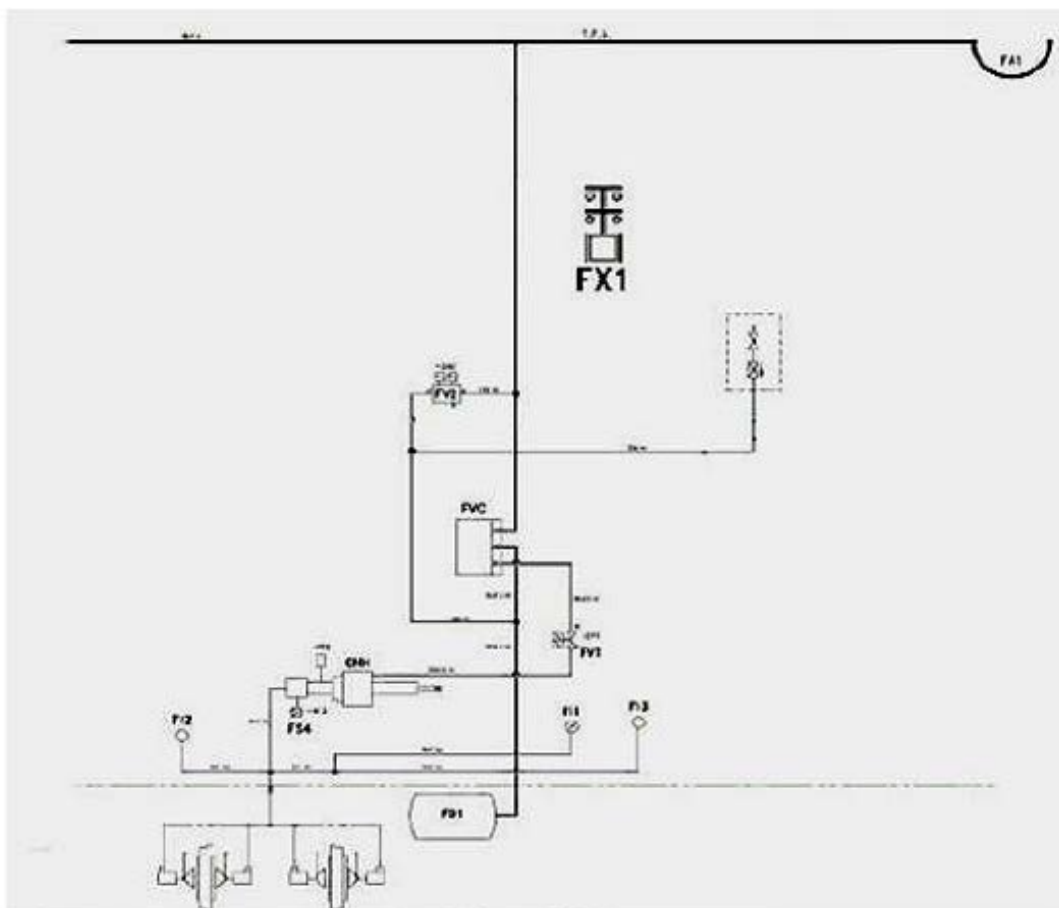
19.1. Ови водови између кола спојени су флексибилним цријевима.

19.2. На слици 4. дата је шема кочнице кола *Talgo* гарнитуре.

20. У крајњим колима налази се електровентил SIFA, који празни главни вод приликом активирања кочнице у случају опасности.

20.1. Ако ови вентили нису у укљученом положају, повлачењем ручице кочнице у случају опасности главни вод се неће празнити и неће доћи до кочења.

20.2. За правилан положај електровентила SIFA одговоран је техничар вуче.



CNH	Пнеуматско-хидраулички конвертер
FA1	Флексибилно цријево
FD1	Помоћни резервоар
FI1	Манометар WIKА 0-160 bara
FI2,FI3	Показивач стања кочнице
FS4	Сензор притиска
FV1	Електромагнетни вентил противклизне заштите
FV2	Вентил електропнеуматске кочнице
FVC	Распоредник
FX1	Активатор кочнице у случају опасности

Слика 4. Генерална шема кочнице кола *Talgo* гарнитуре

Начин вршења пробе кочница

21. Провјера исправности кочница и њихова спремност за дејство врши се пробом кочница, а случајеви у којима се врши проба кочница, као и врсте проба кочница дефинисани су Упутством 233 и објавом UIC 453 (Процедуре при испитивању кочница са збијеним ваздухом помоћу вучних возила – Одредбе које се односе на међународне возове).

22. Пробу кочница *Talgo* гарнитуре обавља машиновођа и прегледач кола (или други прегледни радник у станицама које немају прегледача кола), а стручну помоћ пружа им техничар у возу.

23. Код обављања пробе кочница, употребљавају се одговарајући сигнални знаци у складу са одредбама Правилника број 1 („Службени гласник Републике Српске“, број 62/05, Публикација, бр. 1/05, 115/05, 21/06) и објаве UIC 453.

23.1. Ако се при проби кочница користе разгласни уређаји, при сваком позиву потребно је јасно рећи број воза и колосијека на који се позив односи.

24. Проба кочница обавља се увидом у стање показивачких уређаја у вези са стањем кочнице (закочено/откочено) са обје стране воза и у унутрашњости *Talgo* гарнитуре.

25. Ако при обављању пробе кочница постоји опасност од самопокретања воза, поступа се у складу са одредбама Упутства 233 о осигуравању воза од самопокретања.

26. Код пробе са вучним возилом, из управљачнице која није у смјеру вожње ручице кочника постављају се у искључни, односно запрежни положај.

27. Вучно возило или стабилно постројење укључује се на главни ваздушни вод воза.

27.1. Преко кочника главни ваздушни вод пуни се ваздухом до притиска од 5 bara.

28. Прије почетка пробе кочница, техничар у возу прегледа уређаје за кочење у унутрашњости *Talgo* гарнитуре и:

1) провјерава да ли су SIFA електроventили у укљученом положају и, ако нису, исте укључује и

2) провјерава да ли су сви распоредници укључени.

28.1. Прегледач кола (или други прегледни радник у станицама које немају прегледача кола) прегледа воз са обје стране и обавља следеће радње:

1) провјерава да ли је *Talgo* гарнитура правилно укључена у главни ваздушни вод и напојни ваздушни вод, што значи да су ваздушне спојнице правилно спојене и чеоне славине отворене, а слободне ваздушне спојнице морају бити затворене и објешене о своје држаче,

2) провјерава да ли су електропроводови **ер** кочнице (електровоздушна кочница је ваздушна кочница којом се електричним управљањем врши кочење и откочивање) правилно спојени (у случајевима када је локомотива опремљена **ер** кочницом),

3) провјерава да ли су сва возила откочена, што значи да су показивачи у положају откочено,

4) провјерава да ли су све ручне кочнице откочене, што се види једнако као и за ваздушне кочнице, а по потреби смију бити активирани ручне кочнице за осигуравање воза од самопокретања и

5) провјерава постоје ли механичка оштећења која утичу на исправност рада кочнице, што значи да провјерава стање генератора противклизних уређаја и њихових електричних водава.

29. Након обављања прегледа из тачке 28. овог упутства, прегледач кола даје сигнални знак: „Позив за вршење пробе кочница“.

29.1. Машиновођа возне локомотиве на тај сигнални знак ставља ручицу кочника у искључни положај, чиме се прекида спој главног ваздушног вода са главним резервоаром.

29.2. Потом, провјерава заптивеност главног ваздушног вода посматрањем његовог манометра.

29.3. Пад притиска не смије бити већи од 0,3 бара у минути, а након што провјери заптивеност главног ваздушног вода, машиновођа ставља ручицу кочника у положај вожње.

30. Прегледач кола покрај локомотиве чека резултат провјере заптивности главног ваздушног вода.

30.1. Ако је незаптивеност главног ваздушног вода већа од прописане, машиновођа то саопштава прегледачу кола који утврђује узроке незаптивности и, по могућности их отклања.

30.2. Ако прегледач кола не може отклонити узроке незаптивности главног ваздушног вода, *Talgo* гарнитура се сматра технички неисправном и искључује се из саобраћаја.

31. Ако су испуњени сви претходни услови за почетак пробе кочница, прегледач кола, односно прегледни радник даје сигнални знак: „Закочи“.

31.1. На дати сигнални знак, машиновођа одсјечно смањује притисак у главном ваздушном воду на 4,5 бара.

31.2. Прегледач кола иде од локомотиве према крају воза и провјерава да ли су показивачи у положају закочено.

31.3. Показивачи стања кочница на вањској страни *Talgo* гарнитуре приказани су на сликама 5. и 6.

31.4. Уколико показивачи стања кочнице нису у исправном положају, прегледач кола одмах обавјештава техничара у возу да отклони неправилност, а уколико не може да отклони неправилност, дужан је да о томе одмах обавијести непосредно прегледне раднике (прегледача кола, возовођу или кондуктера).

32. У случају искључења из система кочења појединих полуосовина од техничара у возу, прегледач кола или прегледни радник дужан је то да евидентира у путном листу уз супотпис (име, презиме и потпис) техничара у возу.

33. Након завршетка поступка описаног у тачки 32. овог упутства, прегледач кола или прегледни радник даје сигнални знак: „Откочи“.

33.1. Чим кочница посљедњих кочених кола попусти, прегледач кола или прегледни радник враћа се према локомотиви са друге стране воза и провјерава да ли су кочнице свих кочених кола попустиле, односно да ли су кола откочена.

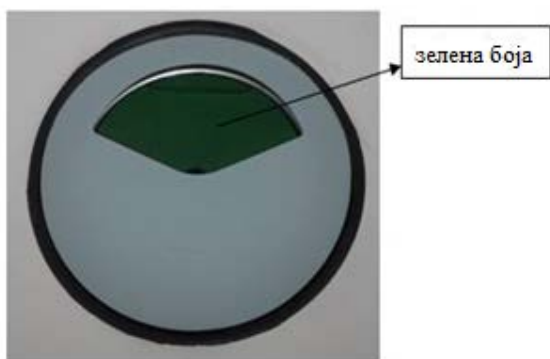
33.2. Возила која су остала закочена, техничар у возу откочује преко властитог откочног уређаја, који се налазе у пнеуматским ормарима у унутрашњости *Talgo* гарнитуре.

33.3. Након тога, на тим возилима понавља се поступак кочења и откочивања.

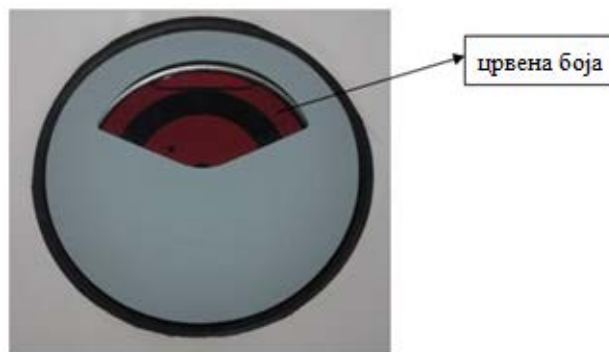
33.4. Ако возило опет остане закочено, возило се откочује преко властитог откочног уређаја и кочница се искључује, а прегледач кола олистава у складу са техничким прописима.

34. Стање кочнице „закочено“, односно „откочено“ код пробе кочница, поред показивача на бочним странама возила, може се провјеравати и из унутрашњости *Talgo* гарнитуре провјером хидрауличког притиска на манометрима у ормарима у којима је смјештена пнеуматска опрема.

35. Резултат обављене потпуне пробе кочница, прегледач кола или прегледни радник евидентира у путном листу уз супотпис техничара у возу, а у складу са одредбама Упутства 233.



Слика 5. Показивач стања кочнице – позиција „откочено“



Слика 6. Показивач стања кочнице – позиција „закочено“

Поступак код скраћене пробе кочница (Б, Ц и Д)

36. При вршењу скраћених проба кочница, појединачне пробе Б, прикључне Ц или пробе пролазности главног вода Д, поступак је исти као код потпуне пробе А у односу на кола чију кочницу провјеравамо у саставу *Talgo* гарнитуре.

37. Машиновођа возне локомотиве мора испитати заптивеност главног вода и кочити и откочивати воз да би прегледни радник могао провјерити несметан пролаз ваздуха до посљедњих кола у возу и исправност кочења и откочивања кочница за које је то испитивање предвиђено.

38. Резултат изведене скраћене пробе кочница прегледач кола или прегледни радник евидентира у путном листу уз супотпис техничара у возу, а у складу са одредбама Упутства 233.

38.1. Код евидентирања у путном листу уписује се назив скраћене пробе кочница која је изведена.

Општа правила о руковању кочницама воза

39. Планско одржавање и сервис појединачних кола, читаве *Talgo* гарнитуре, као и кочнице ради се према прописаном Плану (Систему) одржавања и одговорност је власника возила.

40. Код возова са *Talgo* гарнитурама, главни ваздушни вод кочнице воза потребно је пунити и одржавати на 5 бара.

41. Ради регулисања брзине кретања воза или заустављања примјењује се постепено (степенасто), потпуно или брзо кочење. Могуће је и кочење у случају опасности, као и принудно кочење.

42. У циљу регулисања брзине кретања воза, као и приликом заустављања, машиновођа првенствено треба да користи динамичку кочницу локомотиве, а код вучних возила која не посједују динамичку кочницу, за регулисање брзине и заустављање воза треба да користи индиректну кочницу.

43. Код возова са *Talgo* гарнитурама почетни степен кочења се остварује смањењем притиска у главном воду за 0,5 бара.

43.1. Машиновођа сам одлучује о величини степена кочења, али не смије бити мањи од наведене вриједности.

44. Провјера дејства кочница може се извршити са обје вањске стране *Talgo* гарнитуре, а по налогу техничара у возу провјеру могу вршити:

- 1) прегледач кола,
- 2) помоћник машиновође,
- 3) кондуктер и
- 4) возовођа.

44.1. Машиновођа на возној локомотиви, прегледни радник и техничар у возу који врше дужност прегледног радника у смислу одредаба Упутства 233, приликом вршења пробе кочница А (потпуна), Б, Ц, Д (скраћене) уписују и потписују пробу кочница у путни лист.

45. Техничар у возу резултат о извршењој проби кочница уписује у образац ТК–21А и потписује, а који се налази у Прилогу овог упутства и чини његов саставни дио.

45.1. Отправник возова лично се мора увјерити у образац – Извјештај о извршеној потпуној проби кочница (ТК–21А).

45.2. Потписани резултат о извршеној проби А потписује и машиновођа, а отправник возова својим потписом овјерава да је уписано и потписано извршење пробе кочница А.

45.3. Један примјерак ТК–21А, који се испоставља у радионици или техничкој станици, у случају када *Talgo* гарнитура саобраћа на жељезницама Републике Српске, иде уз путни лист.

46. У случају промјене путног листа, или путног листа и броја воза, није потребно понављати потпуну пробу кочница, отправник возова ће податке о извршеној потпуној проби кочница пренијети из претходног путног листа у нови путни лист уз напомену: „Потпуна проба кочница извршена у станици у час.“, те ставити жиг станице и потписати.

47. Из безбједносних разлога, SIFA електровентили морају бити отворени ради примјене брзог кочења за случај опасности, уколико дође до критичног догађаја.

47.1. Прије започињања рада воза, техничар на возу дужан је да потврди и евидентира да су оба SIFA електровентила отворена и да је кочница за случај опасности спремна за дејство.

48. Затворени вентили онемогућавају дејство активираних кочница у случају опасности.

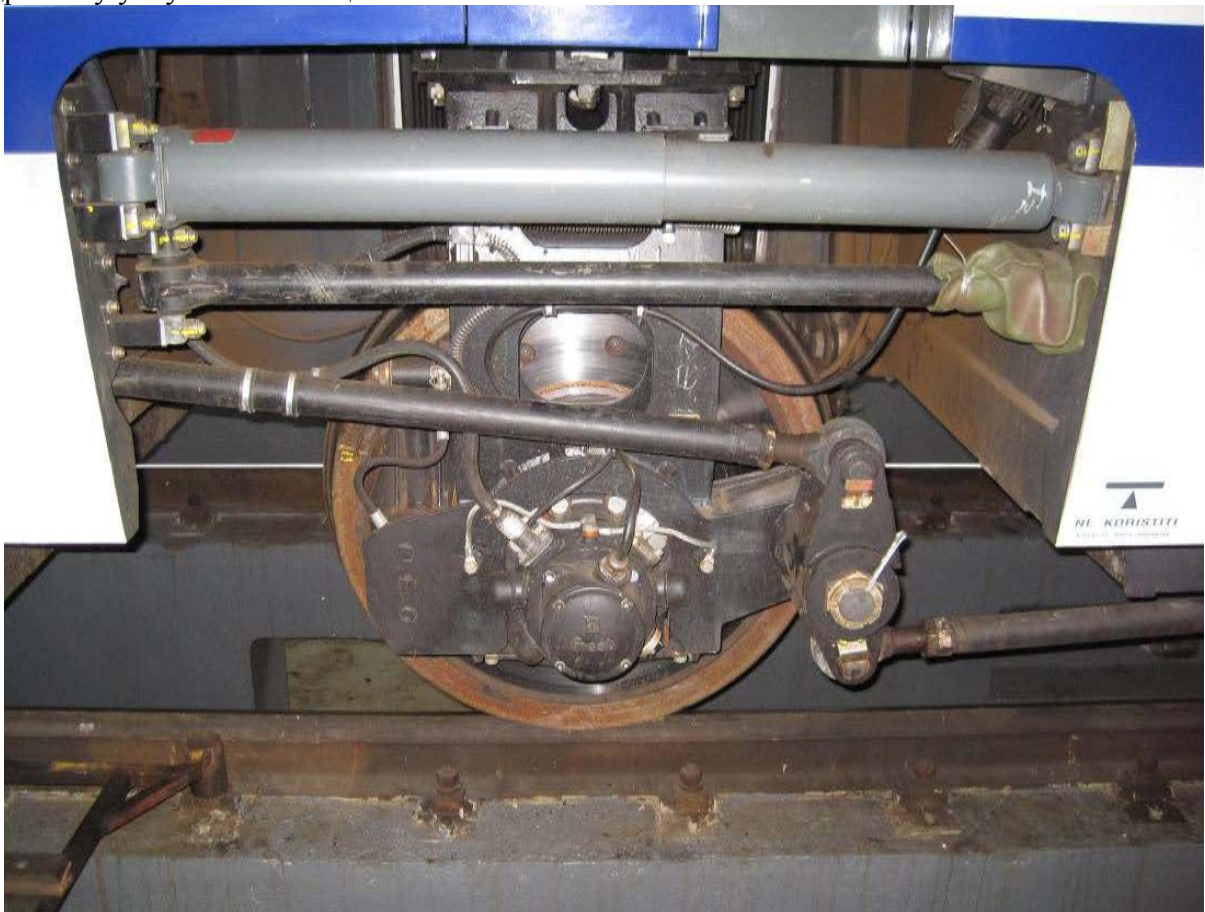
48.1. Изглед SIFA електровентила приказан је на слици 7.



Слика 7. SIFA испусни вентил

49. Свака полуосовина *Talgo* гарнитуре контролисана је електронском противклизном заштитом, тако да је сваки точак опремљен давачем брзине, који је приказан на слици 8, а у склопу пробе кочнице провјерава се да ли постоје механичка оштећења на овим давачима и њиховим електропроводовима.

49.1. Провјера постојања механичких оштећења спада у дужност техничара у возу и помоћника машиновође, односно прегледача кола или прегледног радника, ако се воз задржава у успутним станицама.



Слика 8. Изглед точка са осовинским давачем брзине

50. За вријеме вршења пробе кочница воза са *Talgo* гарнитуром, осигурање воза од самопокретања врши машиновођа, односно помоћник машиновође по налогу машиновође, ако је локомотива заквачена за гарнитуру воза, а техничар у возу или други за ту намјену оспособљени жељезнички радник, ако се проба кочница *Talgo* гарнитуре обавља без присуства локомотиве.

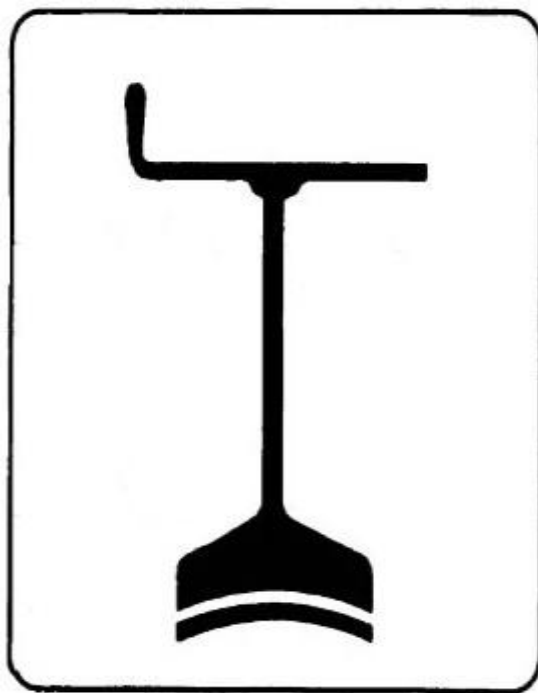
50.1. Приликом вршења пробе кочница, машиновођа је дужан обезбиједити да управљачници локомотиве не приступају неовлаштена лица.

51. Свака кола у *Talgo* гарнитурџ имају ручну кочницу, која дјелује на ваздушне јастуке директно преко хидрауличних кругова.

51.1. Ручна кочница осигурава од самопокретања возну гарнитуру при нагибу пруге од 35‰.

51.2. Преклапање оба кочења, ваздушног и ручног, није могуће.

51.3. Ручна кочница отпушта се окретањем одговарајуће, за ту намјену прилагођене, мобилне ручице, која се налази у одређеном простору *Talgo* кола, приступа јој се из ходника крајњих кола *Talgo* гарнитуре и има натпис који означава кочну тежину и вриједности ручне кочнице *Talgo* гарнитуре.



Слика 9. Пиктограм ручне кочнице



Слика 10. Мобилна ручица кориштенe ручне кочнице

52. Уколико се код *Talgo* гарнитуре установи да једна или више полуосовина не коче због квара на кочници појединих кола (полуосовина), кочницу је потребно искључити, а брзина кретања воза мора се прилагодити према расположивој кочној маси у складу са одредбама тачке 439. Упутства 233.

52.1. Кочна маса по свакој осовини *Talgo* гарнитуре износи приближно 29 тона, односно за гарнитуру од 10 осовина 290 тона не рачунајући кочну масу возне локомотиве, што значи, бифе кола имају кочну масу 58 тона, а остала кола у гарнитурџ по 29 тона.

53. Код израчунавања СКМ воза потребно је узети вриједност кочне масе исписане на колима *Talgo* гарнитуре.

54. Брзина кретања воза, у случају да је СКМ < ПКМ, одређује се на основу расположивог процента кочења воза у складу са Упутством 233 и осталих елемената таблице кочења Упутства 233.

55. Искључење неисправне кочнице, као и прорачун кочености воза, спада у дужност техничара у возу.

55.1. Извјештај о саставу и кочењу воза са *Talgo* гарнитуром, који се прилаже уз путни лист воза, саставља техничар у возу и у овом смислу техничар обавља дужност возовође у складу са чланом 21. тачка 10. Саобраћајног правилника 2 („Службени гласник Републике Српске“, број 62/05, Публикација бр. 1/05, 115/05, 21/06, 35/15).

55.2. Ако се квар кочнице десио на међустаничном растојању, брзину до прве наредне станице, према расположивој стварној кочној маси, одређују машиновођа и техничар у возу.

55.3. У првој наредној станици воз се зауставља, проглашава се дефект на *Talgo* гарнитуре, а даљу брзину кретања, уколико се квар не отклони, одређује отправник возова на основу масе воза, нагиба пруге и расположиве кочне масе *Talgo* гарнитуре коју добија од техничара у возу.

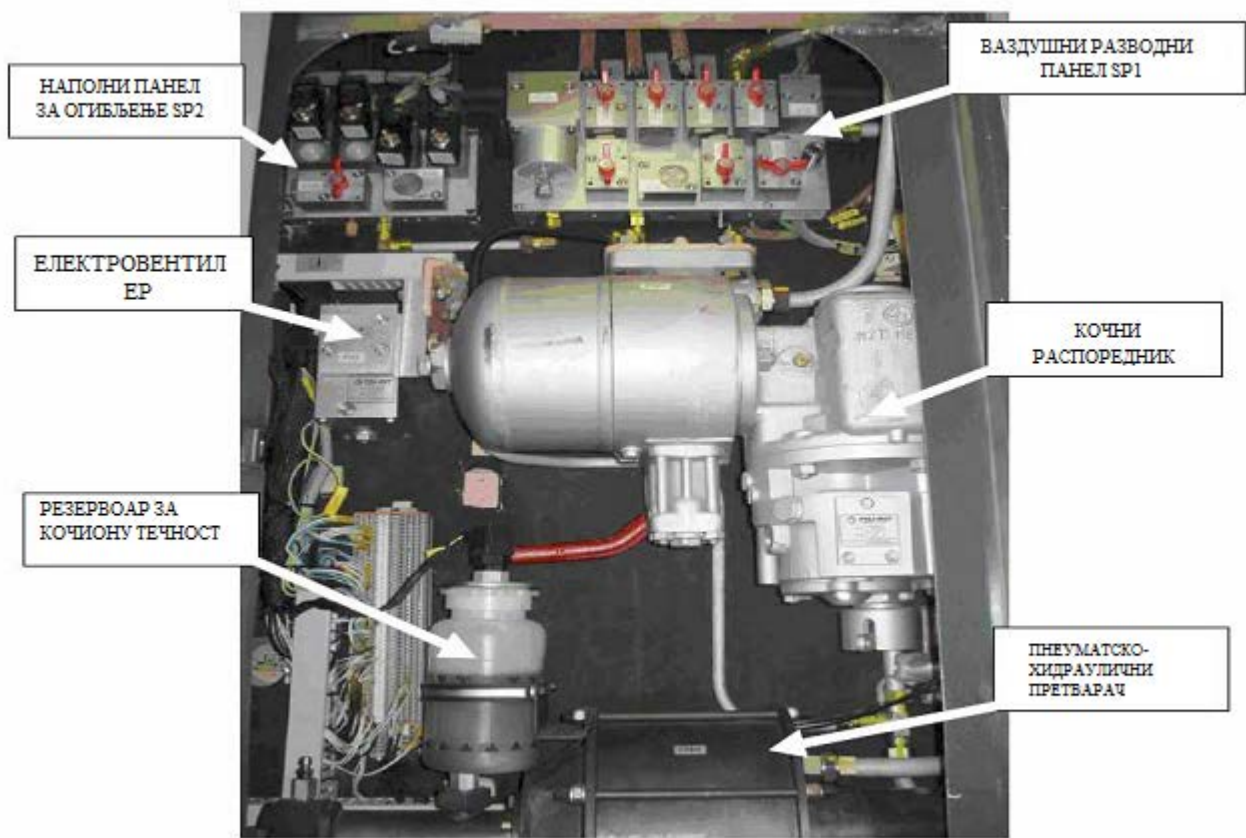
55.4. Приликом отклањања било каквих кварова морају се у потпуности поштовати упутства и препоруке произвођача.

56. Код ниских температура у зимским условима, када је могућа појава наслага леда и снијега, на *Talgo* гарнитуре мора бити доступан прикључак на спољашњи напон.

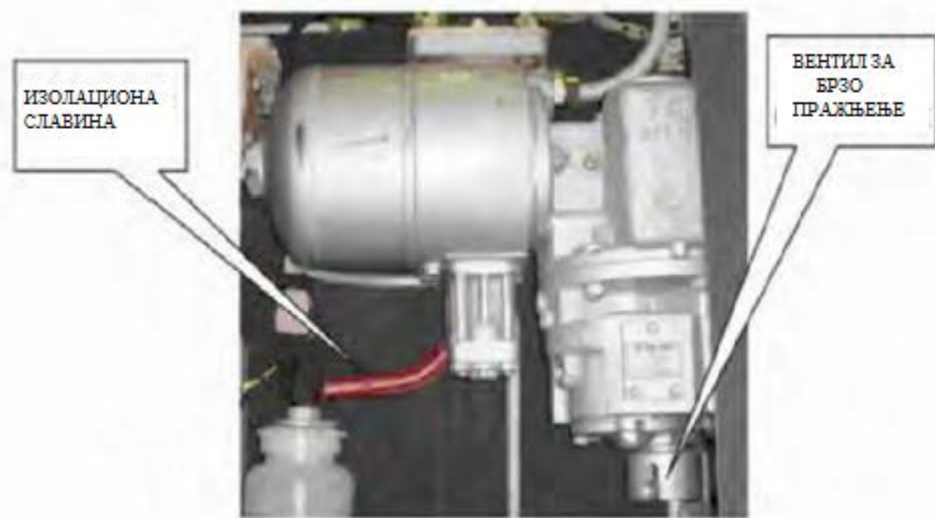
56.1. Овакве ситуације, уколико није обезбијеђен спољашњи напон, могу проузроковати кварове на кочним уређајима, те је, уколико се то деси, прије увођења воза у саобраћај и приступа инфраструктури потребно вишеструко тестирање кочница и њихова проба, а што спада у дужност техничара у возу и особља вучног возила (машиновођа и помоћник).

56.2. Машиновођа се приликом кориштења кочница на падовима при ниским температурама мора придржавати одредаба Упутства 233.

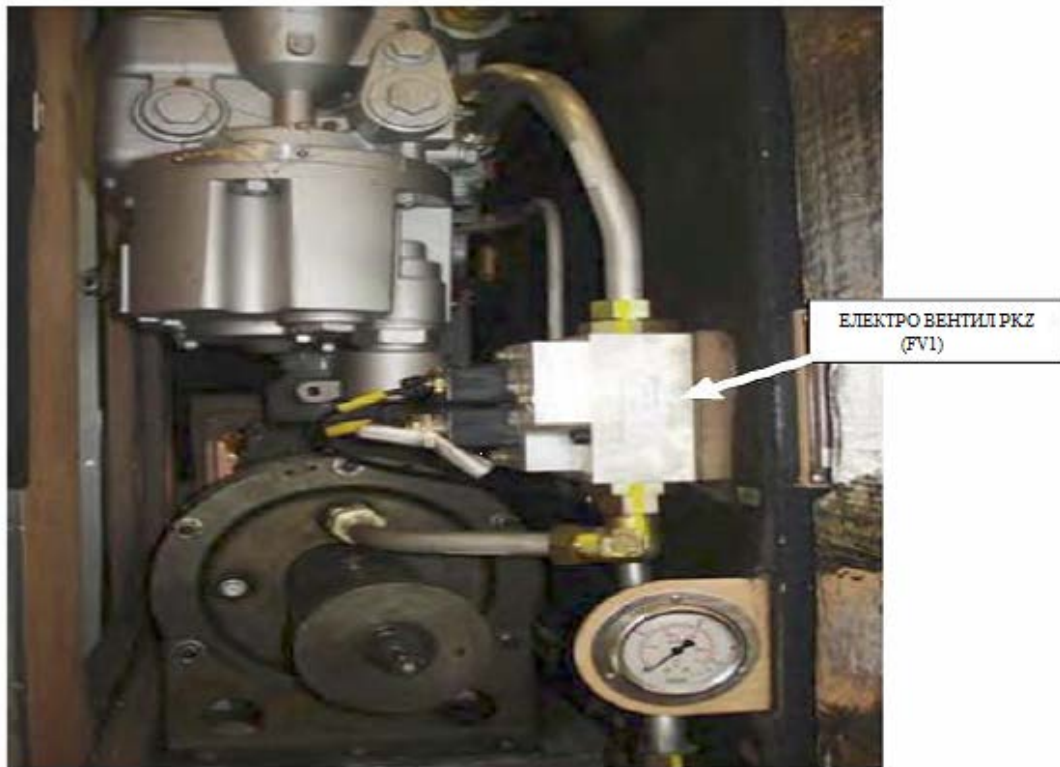
57. Распоред елемената у кочионој кутији *Talgo* кола приказан је на сликама 11, 12. и 13.



Слика 11. Распоред елемената у кочионој кутији



Слика 12. Кочни распоредник са аутоматским откочником



Слика 13. Електровентил противклизне заштите.

58. Приликом задржавања воза у успутним станицама, радници техничко-колске дјелатности врше визуелни преглед целокупне *Talgo* гарнитуре у смислу идентификације вањских оштећења, те оштећења која су ризична за безбједност.

59. Поред извјештаја о саставу и кочењу воза и путног листа приликом покретања воза са *Talgo* гарнитуром из полазне станице, испоставља се теретница у писаном или штампаном облику.

59.1. Податке према садржају теретнице уписује возовођа, а садржај података које захтијева теретница, а који нису исписани на бочним странама *Talgo* кола, возовођа узима од техничара у возу, у писаном облику.

Освјетљење и гријање

60. Гријањем, освјетљењем, вентилацијом и климатизацијом рукује техничар у возу према одредбама техничког упутства за *Talgo* гарнитуру.

60.1. Возопратно особље је дужно евидентирати све уочене неисправности у току вожње на уређајима за гријање, освјетљење, вентилацију и климатизацију у X образац (ТК–69).

Сигнализација

61. Опрема возова са *Talgo* гарнитуром сигналним средствима и њихова употреба регулисана је Сигналним правилником 1 („Службени гласник Републике Српске“, број 62/05, Публикација, бр. 1/05, 115/05, 21/06).

Руковање вратима

62. За руковање улазним вратима *Talgo* гарнитуре надлежан је техничар у возу, односно кондуктер.

62.1. Улазна врата се затварају и отварају аутоматски, а степеници се, такође, спуштају и подижу аутоматски.

63. Наређење за покретање воза, у чијем саставу је *Talgo* гарнитура, у успутним станицама даје отправник возова по добијеном сигналном знаку 77 „Спремно за полазак“ од кондуктера.

64. При заустављању воза, техничар у возу ручно омогућава отварање улазних врата само на страни гдје се налази перон.

64.1. Затварање улазних врата прије поласка воза врши кондуктер, односно техничар у возу путем УИС браве – контрола надзора.

64.2. Након завршеног поступка и добијеног сигнала да су сва улазна врата затворена, кондуктер даје сигнални знак 77 „Спремно за полазак“.

64.3. Детаљан опис и руковање улазним вратима налази се у поглављу 4. Врата Привременог упутства о кориштењу *Talgo* возова.

Озвучење

65. У *Talgo* гарнитурама у којима је уграђен уређај за озвучење, техничар у возу или друго задужено лице дужно је да благовремено објављује станице и да даје друга обавјештења путницима о евентуалним промјенама и могућим везама у прикључним и крајњим станицама.

66. Ако се емитује музика или неки други тонски запис, техничар у возу или друго задужено лице дужно је да прилагоди јачину звука и дужину трајања тако да не ометају путнике.

Маневрисање

67. Ако се ради о краћим помјерањима *Talgo* гарнитуре као што су маневарске вожње, за вучу се могу користити и друге локомотиве које су опремљене стандардним УИС уређајима из тачке 5. овог упутства: тегљеничким уређајима (квачило на завртањ), одбојницима и кочном спојницом главног вода.

67.1. Максимална брзина кретања у оваквим случајевима, ако нема других ограничења, прописана је Пословним редом односног службеног мјеста, а максимално до 40 km/h.

Саобраћај возова са *Talgo* гарнитуром

68. За саобраћај возова са *Talgo* гарнитуром важе саобраћајни прописи и ред вожње као и за све остале возове.

69. Уколико за вријеме вожње, или за вријеме стајања воза са *Talgo* гарнитуром у станици, возопратно особље примјети неку неправилност, а нарочито ако је тиме угрожена безбједност вожње или безбједност путника, дужно је одмах предузети потребне мјере да се неправилност отклони, како је то прописано упутством произвођача.

70. Уколико возопратни радници нису у стању да отклоне уочену неправилност или евентуалну опасност, дужни су да о овоме обавијесте машиновођу, а у току вожње, ако је опасност такве природе да угрожава здравље и животе путника, потребно је да возопратни радници зауставе воз и организују излаз путника из угрожених кола.

Поступак у случају квара или ванредног догађаја

71. Поступци за отклањање евентуално насталих кварова у вожњи описани су у Упутству за интервенције на прузи, а које је саставни дио овог упутства.

72. Уколико наступи квар *Talgo* гарнитуре у току саобраћаја на међустаничном размаку, а техничар у возу га не може отклонити, он ће обавијестити машиновођу о квару и договориће се уз које мјере опреза ће воз саобраћати до прве станице у смјеру вожње, гдје ће о квару обавијестити и дежурног отправника возова.

72.1. Уколико се воз не може отпремити, поступа се у складу са одредбама Саобраћајног правилника 2 („Службени гласник Републике Српске“, број 62/05, Публикација бр.1/05, 115/05, 21/06, 35/15).

73. У случају настанка ванредног догађаја поступа се по одредбама Упутства 79 и Упутства о организовању пријављивања, ислеђења, отклањања посљедица и евидентирање ванредних догађаја на подручју жељезница Републике Српске (број 9704/07).

Поступци у случају пожара

74. Возови са *Talgo* гарнитурама су снабђевени потребним бројем ватрогасних апарата типа S–6.

75. Возови са *Talgo* гарнитурама опремљени су системом детекције и заштите од пожара.

75.1. Активирањем детектора, у зависности од локације, иницираће се звучни сигнал јачине 80 dB да би се упозорили сви путници и возопратно особље.

76. У случају настанка пожара, техничар у возу, машиновођа, помоћник машиновође и кондуктер придржавају се одредаба прописаних Планом спасавања, који је саставни дио Привременог упутства о кориштењу *Talgo* возова, као и одредаба прописаних Законом о заштити од пожара („Службени гласник Републике Српске“, број 71/12).

Дужности кондуктера

77. Код *Talgo* гарнитура, кондуктер обавља послове у складу са Упутством о поступцима при превозу путника и пртљага (Упутство 161) и:

1) испоставља извјештаје К–91 приликом примопредаје гарнитура од сусједног жељезничког оператера, уз обострани потпис кондуктера који предаје гарнитуру и техничара у возу,

2) обавјештава путнике и пружа помоћ у смислу едукације руковања тастерима за отварање врата на страни на којој се налази перон,

3) код руковања вратима, обавезан је придржавати се детаљног описа датог у поглављу 4. Врата Привременог упутства о кориштењу *Talgo* возова (који је у Прилогу овог упутства),

4) помаже путницима при уласку и изласку из гарнитуре на оним станицама које немају изграђене пероне и

5) у свему сарађује са техничаром у возу.

78. Поред осталих прописаних услова и захтјева за извршно особље код путничког жељезничког саобраћаја, радници који опслужују воз са *Talgo* гарнитурама, чији послови су у вези са његовим безбједним кориштењем, вршење пробе кочница, заквачивање и отквачивање (машиновођа, помоћник машиновође, кондуктер, прегледач кола, возовођа), осим генералне обуке за послове у вези са непосредним регулисањем саобраћаја, морају се посебно доказно упознати са упутствима произвођача за руковање и одржавање и додатно обучити.

78.1. Стручна обученост ових радника мора се провјерити у форми ванредног периодичног испита.

79. Техничар у возу и машиновођа у возу са *Talgo* гарнитурама увијек на располагању морају имати упутства испоручиоца опреме, која, осим упутстава за поступање у одређеним случајевима, садржи техничке елементе у вези са основним подацима који се уносе у

пропратне исправе воза и помоћне обрасце (путни лист, извјештај о саставу и кочењу, теретница).

80. Стручна и здравствена оспособљеност и квалификација за радна мјеста: машиновођа, помоћник машиновође, кондуктер, прегледач кола дефинисани су прописима који се примјењују на жељезницама Републике Српске (правилници 646, 655, 657).

80.1. Радно мјесто техничар у возу са *Talgo* гарнитурама, осим стручне обуке за *Talgo* гарнитуре, мора имати и стручни испит према одредбама Правилника 646 за једно од радних мјеста техничке струке (техничар техничко-колске службе, техничар вуче – машиновођа, техничар жељезничког саобраћаја), IV степена сложености, на којима непосредно учествује у вршењу жељезничког саобраћаја.

81. „Жељезнице Федерације БиХ“ власници су *Talgo* путничких гарнитура, а за саобраћање на пругама Републике Српске потребна им је сагласност Министарства саобраћаја и веза.

81.1. Упутство за кориштење возова, Упутство за интересвенције на прузи и План спасавања, који су Прилог овог упутства, израђени су од произвођача *Talgo* гарнитура, спреведени у Институту „Кирило Савић“ Београд, а наручилац превода је власник гарнитуре.

82. Примјену овог упутства и упутстава из тачке 81. подтачка 81.1. овог упутства контролисаће радници овлаштени за контролу и надзор.

83. Ово упутство, као и упутства из тачке 81. подтачка 81.1. овог упутства морају бити доступни:

- 1) свим директорима секција СТД и вуче возова,
- 2) сваком извршиоцу који учествује у организацији и вршењу жељезничког саобраћаја путничким возовима са *Talgo* гарнитурама,
- 3) школским инструкторима у свакој РЈ СТД, вуча возова и ТПК,
- 4) сваком референту унутрашње контроле и
- 5) сваком референту за прописе.

Прелазне и завршне одредбе

84. Ступањем на снагу овог упутства престаје да важи Упутство за саобраћај возова са *Talgo* гарнитурама, нископодних електромоторних возова и ЕМВ 411–415 донесено од „Жељезница Републике Српске“, број: П-2.9335/13 од 14. маја 2013. године.

85. Ово упутство ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Српске“.

Број:13.04/340-1951/16

МИНИСТАР

Датум: 17.11.2016.

Неђо Трнинић

ТК-21А

1. примјерак – матрица
2. примјерак – копија за отправника возова
3. примјерак – копија за машиновођу
4. примјерак – копија за путни лист
5. примјерак – копија за техничара у возу

ИЗВЈЕШТАЈ О ИЗВРШЕНОЈ ПОТПУНОЈ ПРОБИ КОЧНИЦА

Број воза: _____ Датум: _____

Датум извршене пробе: _____

** Проба извршена са: стабилним постројењем, посебним уређајем, посебном локомотивом.*

Бројеви, назив вагона и осовине код којих су кочнице искључене:

Примио: _____ Радна јединица: _____
(отправник возова, име и презиме и потпис)

(машиновођа, име и презиме и потпис)

Техничар у возу: _____
(име и презиме и потпис)

- заокружити постројење са којим је извршена проба