

**Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 5.12.2023. године)
Број: 4/2023-1558-396**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд (Службени гласник РС“, бр. 60/15 и Службени гласник ЖС“, бр. 14/17), Одбор директора „Србија Карго“ а.д. је, на седници одржаној 5.12.2023. године донео

О Д Л У К У

1. Доноси се Правилник за вучу возова „Србија Карго“ а.д.
2. Правилник из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Ради усклађивања одредби постојећег Правилника за вучу возова на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 16-3/11-91) ПР. 243, Упутства за рад особља вучних возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 8-9/91) УП-246 и Упутства за руковање индуктивним аутостоп уређајем I 60 („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 2/75, 7/78, 8/81 и 8/89) УП-425 са важећим законским и подзаконским актима, настала је потреба за израдом новог Правилника за вучу возова за „Србија Карго“ а.д.

Ступањем на снагу овог Правилника престаје да се примењује:

- Правилник за вучу возова на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 16-3/11-91) ПР. 243,
- Упутство за рад особља вучних возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 8-9/91) УП-246
- Упутство за руковање индуктивним аутостоп уређајем I 60 („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 2/75, 7/78, 8/81 и 8/89) УП-425.


ОДБОР ДИРЕКТОРА
Душан Гарибовић
Мира Вукмировић
Наташа Млијић Лепаја

**Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 5.12.2023. године)
Број: 4/2023-1558-396**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник Републике Србије“, број 60/2015 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/2017), Одбор директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд, је на седници одржаној дана 5.12.2023. године донео:

**П Р А В И Л Н И К
ЗА ВУЧУ ВОЗОВА ЗА „СРБИЈА КАРГО“ а.д.**

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

1. Овај правилник садржи одредбе по којима се обавља вуча возова у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд (у даљем тексту „Србија Карго“ а.д.).
2. Овим правилником се прописује поступак руковања, надзора, опслуживања и одржавања вучних возила за време

рада и ван рада, за случај квара на возним средствима, и код несрећа и незгода, као и одредбе које се односе на рад особља вучних возила.

3. Овим правилником ближе се прописује начин руковања и употреба индуктивног аутостоп-уређаја (у даљем тексту: АС-уређаји) од стране особља вучног возила и одређује поступак код сметњи на локомотивском делу АС-уређаја.
4. Поред ових одредаба, меродавни су и остали саобраћајни и технички прописи који регулишу ову област.
5. Са садржајем овог правилника морају бити упознати машиновође и запослени на радним местима делатности вуче возова.

Члан 2.

Вуча возова у „Србија Карго“ а.д. је једна од основних делатности у железничком саобраћају, чији је задатак:

- благовремено обезбеђење исправних и одговарајућих вучних возила за вучу возова (и маневру);
- обезбеђење потребног и способног особља за вучу возова и маневру;
- остварење безбедног, уредног и економичног саобраћаја;
- одржавање вучних возила у исправном стању.

За остварење овог задатка одређене јединице вуче возова располажу на одређеним местима одговарајућим средствима, постројењима и објектима и старају се о њиховој исправности и способности.

ОРГАНИЗАЦИОНА И СЛУЖБЕНА МЕСТА ВУЧЕ

Члан 3.

1. За обављање вуче постоје организационе јединице вуче (у даљем тексту јединица вуче) и то према организационој структури „Србија Карго“ а.д.
2. Јединица вуче располаже особљем вуче, вучним возилима, објектима и осталим средствима потребним за обављање вуче.
3. Део пруге на коме јединица вуче превлачи возове назива се вучна деоница (сектор). Јединица вуче може имати више вучних деоница (сектора). На једној вучној деоници (сектору) могу превлачити возове две или више јединица вуче.
4. Део железничке мреже на коме једна јединица вуче обавља послове вуче назива се подручје те јединице вуче (вучни рејон).
5. Јединица вуче стара се на своме подручју о свим објектима, постројењима и опреми јединице вуче, о давању потребне помоћи у случају несрећа и незгода, као и о надзору над вучом.
6. Круг јединице вуче је простор на коме су смештени објекти и постројења (колосеци, зграде итд.) који служе за обављање рада јединице вуче.
7. Место на колосечној мрежи где се врши примопредаја вучних возила између јединице вуче и станице је граничник, који је одређен пословним редом станице и пословником јединице вуче.
8. Оперативним радницама службе вуче у смислу одредби овог правилника сматрају се диспечер вуче и ТКП и надзорник вуче и ТКП.

СТРУЧНА СПОСОБНОСТ ОСОБЉА ВУЧНИХ ВОЗИЛА

Члан 4.

1. Под особљем вучних возила подразумева се:
 - машиновођа,
 - машиновођа на маневри,
 - помоћник машиновође.
2. Машиновођа је лице способно и овлашћено да управља вучним возилом, на самосталан, одговоран и безбедан начин.
3. Машиновођа на маневри је лице способно и овлашћено да управља вучним возилом, на самосталан, одговоран и безбедан начин.
4. Помоћник машиновође је радник са положеним стручним испитом, који послужује вучна возила и обавља послове који су предвиђени прописима.

Послове помоћника машиновође може обављати и машиновођа и машиновођа на маневри и то само за серију вучног возила за коју има положен испит.

Члан 5.

1. Особље вучних возила мора познавати прописе своје службе и других служби како би службу обављало уредно и правично у циљу безбедности и уредног саобраћаја, за шта је одговоран руководиоца јединице вуче.

2. Руководилац јединице вуче, односно овлашћени радник јединице вуче, мора обезбедити особљу вучних возила, у електронском облику све правилнике и упутства који су прописани за њих или њихово радно место.
- Особље вучних возила мора се и само старати да буде упознато са свим потребним прописима за вршење свога рада. О свим допунама, изменама, исправкама, тумачењима и објашњењима прописа особље вучних возила мора бити обавештено на доказан начин.
3. Особље вучних возила дужно је да посећује часове стручног усавршавања по издатом распореду.
 4. Ако машиновођа, машиновођа на маневри или помоћник не положи проверу стручне оспособљености, забрањује му се обављање свих послова непосредно везаних за безбедност железничког саобраћаја све док поновним испитом не докаже потребну стручну способност, сходно прописима који регулишу област за стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника.
 5. Машиновођа и помоћник машиновође могу се по правилу распоредити да обављају дужност машиновође и помоћника машиновође на непознатој прузи пошто претходно изврше возњу под надзором и када писмено потврде у Евиденцији познавања пруга и станица (ЕВ-41) да су ту пругу упознали. Ова возња мора се обавити најмање двапут по дану и двапут по ноћи у оба смера за машиновођу, а једанпут по дану и једанпут по ноћи за помоћника машиновође.
- У случају да особље вучних возила није путовало на извесној прузи дуже од шест месеци, мора поново да изврши путовање под надзором.
- Ако се у неизбежним случајевима мора одредити помоћник машиновође који не познаје пругу, дужност је машиновође да га благовремено упозна са карактеристикама и местима сталних сигнала на наредном одсеку пруге.
- Машиновођа на маневри треба да познаје пословни ред станице и месне прилике у станици, што потврђује потписом у ЕВ-41.
- Ако пак машиновођа треба да вози на прузи коју не познаје, мора са њим на вучном возилу да путује други железнички радник као спроводник (пилот), који ту пругу добро познаје.

ОБАВЕШТАВАЊЕ ОСОБЉА ВУЧНИХ ВОЗИЛА

Члан 6.

1. Особље вучних возила мора се доказно обавештавати о свим издатим наређењима и упутствима, односно о свему што мора знати ради правилног и безбедног вршења службе. Обавештавање се обавља током стручног усавршавања и путем књига саопштења. Важнија наређења особљу вучних возила треба прописати и растумачити приликом редовног стручног усавршавања, а хитна саопштења треба усмено саопштавати приликом ступања на рад или у току рада.
- Књига саопштења особља вуче (ЕВ-36) је документ о чијој исправности јединица вуче мора строго водити рачуна. Постоје две књиге саопштења, и то:
- саопштења и упутства сталног карактера, и
 - саопштења и упутства привременог карактера.
2. Особље вучних возила је обавезно да приликом ступања на дужност провери да ли је издато неко ново саопштење, да се са њим упозна и то потврди својим потписом и уносом датума упознавања са истим. Пријем ових обавештења дужан је стално да контролише диспечер вуче и ТКП или надзорник вуче и ТКП, као и друго овлашћено лице.
 3. Особље вучних возила које је извесно време било одсутно од дужности мора се упознати са свим издатим упутствима и обавештењима објављеним за време своје одсутности.
 4. Јединица вуче стара се да се свако обавештење даје на време и тачно. О хитним обавештењима особље вучних возила се мора обавештавати још и усмено, а оне који су на путу мора обавештавати преко станица, путем телефона, односно јединица вуче у којима ће се особље вучних возила најпре затећи.
 5. Машиновођа и помоћник су дужни да се упознају са пословним редом домицилне јединице вуче на доказан начин.

ПРЕДАЈА И ПРИЈЕМ ЈЕДИНИЦЕ ВУЧЕ

Члан 7.

1. Руководилац који прима јединицу вуче може приступити вршењу дужности тек када му је јединица предата.
2. Примопредаја дужности приликом разрешења руководиоца јединице вуче врши се комисијски. Састав комисије одређује Сектор за вучу возова и ТКП.
3. О примопредаји јединице вуче саставља се записник. Уз записник се прилаже Пословник јединице вуче, као додаток уз њега. Додатак треба да обухвати елементе који су важни за извршавање службе у јединици вуче. Овај додаток дужан је благовремено да припреми руководилац јединице који предаје дужност.
4. Записник о примопредаји са прилозима саставља се у четири примерка. Један примерак добија Сектор за вучу возова и ТКП, по један примерак руководилац који предаје, односно прима и један остаје у јединици вуче.

СРЕДСТВА ВУЧЕ

ВУЧНА ВОЗИЛА

Члан 8.

1. За обављање вуче потребна су следећа средства:

- вучна возила,
- објекти, постројења опрема, и
- материјал и резервни делови.

Вучна возила су железничка возила са сопственим погоном.

2. Вучна возила која „Србија Карго” а.д. поседује су

- локомотиве – дизел и електричне,
- возила за посебне намене – локотрактори.

ОДРЖАВАЊЕ И ОПРАВКЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА

Члан 9.

1. Исправност вучних возила постиже се њиховим редовним одржавањем.

О одржавању вучних возила старају се овлашћене радионице за одржавање вучних возила.

2. Недостатке на вучном возилу, и ако нису моментално опасни за рад возила, треба одстранити чим се опазе, да би се спречило повећање квара и могућност штетног утицаја на исправан и економичан рад возила.

Особље вучног возила дужно је да покуша на путу да отклони квар на возилу.

3. У случају да се неки кварови или оштећења из ма каквих разлога не могу одмах отклонити, а одлагање оправке је могуће без опасности за сигуран рад вучног возила, треба о овоме писмено известити јединицу вуче (диспечера вуче и ТКП, надзорника вуче и ТКП, и сл.), ради саопштења машиновођи. По повратку са пута, односно рада, на вучном возилу треба извршити оправке по Захтеву за одржавање вучних возила (образац ЕВ-63).

ОБЈЕКТИ, ПОСТРОЈЕЊА, ОПРЕМА, МАТЕРИЈАЛ И РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ

Члан 10.

1. Свака јединица вуче, према врсти вучних возила и обиму задатка, мора да располаже одговарајућим објектима, постројењима и опремом за извршавање безбедног, уредног и економичног саобраћаја.

2. Размештај и узајамна повезаност објекта, постројења и опреме у јединицама вуче треба да буду тако изведени да се омогући најрационалнији технолошки процес у пословању јединице.

3. Свака јединица вуче, односно радионица мора да располаже потребним материјалом и резервним деловима за обављање својих задатака. Количину залиха материјала и резервних делова по врстама, набавку, допрему и коришћење прописује Сектор за вучу возова и ТКП и Сектор ЗОВС, обезбеђујући сигурност извршења реда вожње.

РАД НА ОКРЕТНИЦАМА

Члан 11.

Окретнице су различитог типа и конструкције и код њих је битно следеће:

Челична конструкција окретнице се у централном делу ослања преко обртне шоље, а по ободу преко точкава на кружну шину. Покретање точкава окретнице омогућено је: електромоторним агрегатом, моталицом и сајлом са куком за електрично (електромотором) и механичко (ручним мотањем и размотавањем), извлачење вучних возила из полукружне хале (у случају нестанка напајања електричном енергијом, агрегати-уређаји раде на ручни погон).

Окретница је опремљена са механичким забравником који омогућује фиксирање окретничке конструкције ка жељеном колосеку.

Руковање окретницом врши овлашћени запослени из делатности вуче возова, а надзор над њиховим радом врши запослени на радном месту надзорник вуче и ТКП, односно диспечер вуче и ТКП.

Локомотиве наилазе на окретницу и са окретнице брзином до 5km/h.

По наиласку на окретницу локомотиве се, због равномернијег оптерећења, заустављају тако да средина локомотиве буде изнад средишта окретнице.

Окретница је опремљена сигналним средствима за давање светлосних и звучних сигнала.

Светлосни сигнал показује сигналне знаке: 31: „Маневрисање забрањено”- забрањен наилазак на окретницу, (плава мирна сигнална светлост) и 32: „Маневрисање слободно” - дозвољен наилазак на окретницу, (бела мирна сигнална светлост).

Запослени који рукује окретницом даје звучни сигнал „један дугачак звук”, сиреном када је маневрисање слободно и „два дугачка звука”, сиреном када је дозвољено да локомотива може да сиђе са окретнице.

Постављање локомотива са електро вучом на окретницу која је електрифицирана мора се вршити изузетно пажљиво.

Електро локомотивом управља машиновођа који је извршио вожњу воза или машиновођа који се спрема за вучу воза.

Код наиласка електро локомотиве на колосек окретнице увек мора бити подигнут задњи пантограф у смеру кретања електро локомотиве.

После наиласка електро локомотиве на окретницу сопственим погоном, машиновођа је дужан да спусти пантограф и вучно возило обезбеди од самопокретања. Потом машиновођа даје сигнални знак 67: „Пази”, руковаоцу окретнице, након чега запослени који рукује окретницом проверава да ли су оба пантографа спуштена и приступа окретању електро локомотиве.

Након извршеног окретања запослени који рукује окретницом проверава да ли је окретница обезбеђена за жељени правац (механичким забравником), и ако јесте, обавештава машиновођу да је окретање завршено давањем сигналног знака „један дугачак звук” сиреном.

По добијеном звучном сигналу од запосленог који рукује окретницом, машиновођа проверава положај електро локомотиве у односу на контактну мрежу и подиже пантограф. Када су се машиновођа и запослени који рукује окретницом уверили да је подигнут одговарајући пантограф, запослени који рукује окретницом даје звучни сигнал „два дугачка звука” и тек тада машиновођа сме покренути електро локомотиву са окретнице.

Код возила без сопственог погона машиновођа маневарске локомотиве врши притезање притврдне кочнице чиме обезбеђује маневарски састав од самопокретања.

Вучена возила код којих се врши окретање на окретници, од самопокретања се обезбеђују притезањем ручне или притврдне кочнице, за шта је задужен маневриста који прати маневарски састав.

Најстрожије се забрањује размештање електро локомотива у полукружну халу под „залетом”, односно самоходно убацивање електро локомотива у полукружну халу.

По силаску са окретнице електро вучно возило се зауставља, машиновођа врши промену пантографа и после покретања, вучно возило зауставља тако да чело електро локомотиве буде унутар међика између два колосека. На наведени начин се избегава могућност оштећења.

На место остављања електро локомотиве машиновођа врши закочење електро локомотиве ваздушном и притврдном кочницом, а потом локомотиву распрема и предаје надзорнику вуче и ТКП, односно диспечеру вуче и ТКП.

Уколико електро локомотива има неисправан један пантограф, због чега не може сопственим погоном наићи на окретницу са подигнутим задњим пантографом у смеру кретања, мора се зауставити испред окретнице. Машиновођа мора спустити пантограф, а маневарском локомотивом или моталицом електро локомотива се навезе на окретницу.

Силазак електро локомотиве са окретнице се изводи сопственим погоном (електро локомотива се тако окреће да предњи пантограф у смеру вожње буде исправан).

Осим претходно наведеног обавезно се придржавати члана 41. овог Правилника.

ОБАВЉАЊЕ ВУЧЕ

РАД У СМЕНАМА (ТУРНУСИ)

Члан 12.

1. Рад у јединицама вуче возова обавља се по сменама (у даљем тексту турнусима) и потреби саобраћаја.
2. Под турнусом се подразумева такав распоред рада по коме се особље и вучна возила узастопно смењују на раду.
3. Турнус особља вучних возила саставља јединица вуче на основу задатака који произилазе из реда вожње.
4. При састављању турнуса особља за вучу возила мора се придржавати важећих прописа о радном времену радника који поседају вучна возила, а код израде турнуса вучних возила одговарајућих норми показатеља експлоатације вучних возила.
5. Турнус вучних возила треба тако састављати да се свако вучно возило употреби за ону врсту вуче за коју је конструктивно подесно и економски рентабилно.

РАСПОРЕД РАДА

Члан 13.

Организационе јединице вуче возова израђују месечни распоред рада особља вучних возила. Према овом месечном распореду, узимајући у обзир свакодневно наручивање вучних возила за ванредне возове тј. отказивања или потребне измене код редовних возова, одговорни радник саставља распоред рада за наредни дан.

Ако из ма којих разлога није могуће спровести утврђени и важећи турнус, тада се при састављању распореда рада треба држати начела да вучна возила и особље ступају на рад оним редом како је планирано, осим ако постоји оправдан разлог да се од тога одступи.

Ако у већ објављеном распореду рада настану промене или допуне, о њима треба заинтересовано особље благовремено обавестити на погодан начин.

Особље вучних возила дужно је да прати промену распореда рада.

Ако је радник због болести или других неодложних разлога спречен да дође на рад, дужан је да о томе благовремено, погодним путем, обавести своју јединицу, а најмање 6 сати пре почетка рада.

Ако јединица вуче није у стању да задовољи потребе у погледу благовремено наручених вучних возила, дужна је да одмах ступи у везу са саобраћајном службом и договорно реши питање отпремања брута.

ПОСЕДАЊЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА

Члан 14.

1. Под посадом вучног возила подразумева се број радника којима мора бити поседнуто вучно возило, као и место из кога ће управљати њиме. Начини посудања могу бити:

а) код електро и дизел-локомотива:

- машиновођа, машиновођа и помоћник машиновође;

б) код дизел-маневарских локомотива:

- машиновођа, машиновођа и помоћник машиновође, машиновођа на маневри.

Посудање вучних возила по серијама:

Редни број	Врста вучних возила и серија	Посада вучног возила	ПРИМЕДБА
1	2	3	4
Електролокомотиве			
1.	441	машиновођа	У случају спрезања две локомотиве са мултипл-командом машиновођа само у чеоној кабини, у случају запрете без мултипл-команде, машиновођа по локомотиви
2.	444	машиновођа	
3.	461	машиновођа	
4.	193	машиновођа	
Дизел-локомотиве			
5.	621	машиновођа	* Уколико вуче воз са краћим крајем, напред само машиновођа
6.	641	машиновођа	
7.	642	машиновођа	
8.	643	машиновођа	
9	644*	машиновођа и помоћник	
10	661*	машиновођа и помоћник	
11	664*	машиновођа и помоћник	

2. Због својих специфичних разлога Сектор за вучу возова и ТКП може повећати посаду вучног возила или више спојених вучних возила.
3. Машиновођама којима је вучно возило додељено предаје се одговарајући алат и прибор у исправном стању, путем обрасца ЕВ-81 – Инвентарска књижица алата и прибора.
4. Примопредаја вучних возила између особља вучних возила обавља се писменим путем, на обрасцу Записник о предаји и пријему електро вучног возила између запослених у делатности вуче (ЕВ-76Е) и Записник о предаји и пријему дизел вучног возила између запослених у делатности вуче (ЕВ-76Д).
5. За време задржавања у станицама или другим местима ван јединице вуче, када су у раду, вучна возила морају бити поседнута, а у кругу јединице вуче морају бити под надзором.
6. Посед вучног возила у саобраћајном

ПРИПРЕМА И ИЗДАВАЊЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА**Члан 15.**

1. Свако вучно возило у експлоатацији мора одмах по повратку са вожње, односно по завршетку рада бити припремљено за наредну вожњу и снабдевано погонским материјалом (горивом, мазивом, водом, песком итд). Опременање се сме одложити само у случају ако се вучно возило повлачи из експлоатације на дуже време или ако је потребна оправка која се не би могла вршити на опремљеном вучном возилу.
2. Вучно возило у јединици вуче или станици, када је смештено на одређеном колосеку, мора бити закључано и осигурано од самопокретања. Ако је постављено на колосек који је у нагибу, мора се осигурати и ручним папучама.
3. Надзор над вучним возилима у депоу и станицама када су у погону (код дизел-вучних возила дизел-мотор ради, електрична возила под напоном) може вршити радник са положеним одговарајућим испитом.
О вучном возилу ван погона у кругу станице брине овлашћени радник „Србија Карго” а.д., а у кругу јединице вуче задужени радник (диспечер вуче и ТКП, надзорник вуче и ТКП, машиновођа, помоћник машиновође и др.).
4. Електро и дизел-вучна возила припремају се за рад после извршених проверавања стања возила, према одговарајућим прописима за та вучна возила.
5. Вучна возила у кругу јединице вуче сме покретати само радник коме је та дужност поверена, који има положен испит за дотичну серију најмање за машиновођу на маневри.
6. Кретање вучног возила у кругу јединице вуче прати, даје потребне сигналне знаке и поставља скретнице радник који мора да буде снабдевен потребним сигналним средствима и да има положен одговарајући испит.
7. Кретање вучног возила у станици обавља се према пословном реду станице. Да би се могло увек тачно установити када је вучно возило било предато станици или јединици вуче, води се књига о примопредаји вучних возила на граничнику, уколико пословним редом јединице вуче није другачије прописано.
8. Од часа када вучно возило напусти круг јединице вуче до повратка у јединицу вуче, особље вучних возила се управља по службеним налозима саобраћајног особља које је за то овлашћено.
Одлуку о промени турнуса или упућивању на преглед или оправку вучног возила доноси оперативни радник службе вуче.
9. За излазак из јединице вуче вучно возило мора бити способно и потпуно спремно да се благовремено стави на располагање саобраћају, према месним приликама које прописује односна јединица вуче.
Забрањује се постављање на или унутар вучног возила постера, слика или других симбола који нису предвиђени прописима „Србија Карго” а.д. или другим железничким прописима, сем у случајевима предвиђеним законом.
10. У случају отказа неког редовног воза чија је локомотива потребна ради пријема воза из супротног смера, јединица вуче, односно оперативна служба вуче треба одмах да ступи у везу са надлежном јединицом вуче и да отпрему воза одговорно реше.

ДРЖАЊЕ ПРИПРАВНОСТИ (РЕЗЕРВЕ)**Члан 16.**

За случај онеспособљавања вучног возила, у појединим већим јединицама вуче, вучно возило и особље се могу држати у приправности ради замене онеспособљеног вучног возила.

За службу приправности у појединим већим јединицама вуче држати у приправности вучно возило и особље ради замене онеспособљеног вучног возила.

За службу приправности у осталим јединицама вуче употребити вучна возила која су стигла с пута, или се у случају потребе могу одређивати и посебна вучна возила.

У којим јединицама вуче и у коме броју се вучна возила и особље редовно држе у приправности одређује оперативна служба „Србија Карго” а.д.

ОТПРЕМАЊЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА**Члан 17.**

1. Отпремање вучног возила које се враћа домицилној јединици вуче, упућује ради пријема воза, оправке или предаје другој јединици вуче, врши оперативна служба „Србија Карго” а.д..
2. Пријаву за отпремање вучног возила јединица вуче благовремено доставља оперативној служби.
Том приликом треба утврдити да ли такво вучно возило треба упутити као:
 - радну локомотиву у служби код воза, која се користи за вучу,
 - радну локомотиву ван службе код воза, која сама себе креће,
 - радну локомотиву као локомотивски воз и
 - нерадну локомотиву, коју треба вући.

3. Сваку радну локомотиву ван службе мора пратити машиновођа.
 4. Нерадно вучно возило свих врста погона, уколико постоји потреба, може пратити радник јединице вуче са испитом најмање помоћника машиновође. Уколико нема потребе да радник прати локомотиву, машиновођа возне локомотиве је у обавези да при покретању и заустављању воза, преласку преко скретница и у кривинама обрати пажњу на нерадно вучно возило без пратње које је уврштено у воз.
- Код дизел и електровучних возила морају бити искључени погони.

Члан 18.

1. Сваки квар на вучном возилу мора се установити и узрок квара утврдити.
 2. Кварови на вучном возилу за време вожње могу бити такве природе да захтевају краће задржавање у станици или на прузи, па после отклањања недостатка машиновођа наставља вожњу до крајње станице или јединице вуче, где тражи оправку.
- Ако је квар теже природе, машиновођа је дужан да се у року од 10 минута јави отправнику возова, диспечеру вуче и ТКП и да их извести о могућности његовог отклањања.
- Договорно доносе одлуку о наставку оправке вучног возила или слању помоћног вучног возила.
3. Ако је вучно возило оштећено у кругу јединице вуче, јединица вуче утврђује узрок оштећења и предузима мере за оспособљавање вучног возила и то пријављује Сектору за вучу возова и ТКП.
 4. Тежи кварови или оштећења на вучним возилима који угрожавају безбедност саобраћаја утврђују се комисијски. Комисијском записнику прилажу се потребне скице кварова или оштећења и процена причињене штете.
 5. Дефектно вучно возило, по правилу, прати особље тог возила, а у изузетном случају машиновођа другог вучног возила о чему одлучује диспечер вуче и ТКП или надзорник вуче и ТКП.

ПРИМОПРЕДАЈА ВУЧНИХ ВОЗИЛА ИЗМЕЂУ КОРИСНИКА

Члан 19.

1. Примопредаја вучних возила може да уследи између јединица вуче, на основу одлуке Сектора за вучу возова и ТКП.
2. Примопредаја вучних возила може се вршити ради:
 - повремене испомоћи, са или без особља вучног возила, сталног коришћења,
 - преносом основних средстава.
3. Одлуку о примопредаји доносе надлежни органи из тачке 1. овог члана писмено. У случају хитне потребе надлежни органи могу дати и телефонски налог, али се накнадно мора издати писмена одлука.
4. Примопредаја вучних возила између корисника се мора обавити записнички ако се вучно возило предаје без особља.
5. Вучна возила која се предају морају бити исправна и чиста, снабдевена алатом, погонским материјалом и прибором.
6. Са вучним возилом се мора предати и техничка документација.

ПРАВО НА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ

Члан 20.

1. Управљање вучним возилом дозвољава се само радницима који испуњавају услове за управљање одређеним вучним возилом према одредбама Закона о безбедности у железничком саобраћају.
- Машиновођа мора да поседује дозволу за управљање вучним возилом, која му служи и за идентификацију, и једно или више додатних уверења.
- Дозволу за управљање вучним возилом издаје Дирекција за железнице на прописаном обрасцу и у форми решења.
2. У изузетно хитним случајевима управљање вучним возилом може преузети и лице које има право управљања тим вучним возилом, а испуњава и све остале услове за рад машиновође.
- У таквом случају ово лице преузима сву одговорност машиновође од места почетка вожње до места краја вожње. Пре почетка вожње мора у путни лист уписати службено место или километарски положај воза на отвореној прузи одакле је преузело управљање вучним возилом.
- Под хитним случајем из првог става ове тачке сматра се само онеспособљавање машиновође тога воза за даље вршење службе.
3. Кандидати за машиновођу могу управљати вучним возилом само под надзором машиновође. За све неправилности одговоран је машиновођа.

ДОЗВОЛА ЗА ВОЖЊУ НА ВУЧНОМ ВОЗИЛУ

Члан 21.

1. Лица која имају право вожње на вучном возилу

1. Под вожњом на вучном возилу подразумева се вожња у управљачници вучног возила.

2. У управљачницама локомотива за време вожње, осим особља вучног возила, могу се возити само лица која имају дозволу за вожњу на вучном возилу, лица која се због потребе службе превозе вучним возилом и остала лица предвиђена у тачки 4. овог члана.
 3. У случајевима да се железнички радници који службу редовно обављају у једном службеном месту упућују да, за време трајања службе, своје послове обаве на подручју другог службеног места, исти се до другог службеног места и назад у свој домицил превозе вучним возилима која се за те потребе упућују у то службено место (возна локомотива ако се ради о случајевима преузимања воза или маневарска локомотива ако се ради о потреби обављања маневарских послова).
 4. Остала лица која се могу возити на вучном возилу без прописане дозволе (Дозвола за вожњу на вучном возилу ЕВ-82) су:
 - радници железничке станице када су у служби, и то при маневрисању и при указивању помоћи,
 - возно особље када мора путовати ради пријема воза а нема могућности путовања другим превозним средством,
 - особље за одржавање пруге када путује на пругу ради хитног отклањања последица несреће и незгоде а нема другог превозног средства,
 - особље контактне мреже када врши контролу стања контактне мреже,
 - особље за СС-постројења ради проверавања сигнала у погледу исправности на пруги,
 - органи МУП-а и лекар по хитном службеном послу а нема другог превозног средства,
 - стручно особље за време пробне вожње вучног возила, пробе погонског материјала и других проба,
 - комисија за испитивање вучног возила,
 - комисија за полагање стручних испита,
 - комисија за ислеђење несрећа и незгода,
 - лица под надзором.
- Железнички радници (маневарско особље, особље техничко прегледне службе и сл.) превозе се на вучном возилу без прописане дозволе (ЕВ-82) на основу података који се у путни лист уписују од стране возовође, машиновође, прегледача кола или другог стручно оспособљеног лица које одреди „Србија Карго” а.д.. Притом је потребно уписати податке о именима и презименима запослених, функцију коју обављају, организациону јединицу којој припадају, релацију на којој се превозе и разлоге због којих се превозе.
5. Превоз железничких радника на овакав начин дозвољава се само на краћим релацијама, између службених места унутар железничког чвора, за потребе преузимања возова који су били распуштени у појединим службеним местима или за потребе обављања маневрисања у појединим службеним местима где се редовно не располаже маневарским особљем.
 6. У управљачници, поред особља вучног возила, по правилу могу се возити највише два лица. Изузетно број лица може бити већи од два али не већи од три код вучних возила која су поседнута машиновођом и помоћником машиновође, односно не већи од четири код вучних возила која су поседнута само машиновођом, али се она морају распоредити и сместити тако да не ометају рад особља вучног возила, при чему у свему морају поступати према упутствима која добију од машиновође. Неслужбени разговор са особљем вучног возила је забрањен. Не смеју руковати било каквим уређајима на вучном возилу нити смеју предузимати било какве радње којима се може прљати управљачница вучног возила.
 7. Лица која користе вучно возило за превоз, било да имају прописану дозволу за вожњу на вучном возилу или су без ње (тачка 4.), дужна су претходно да се легитимишу машиновођи и без његовог захтева.
 8. Сва лица која путују на вучном возилу морају бити поименично уведена од стране возовође, односно машиновође у путни лист воза.

II. Сталне и привремене дозволе за вожњу на вучном возилу

1. Дозвола за вожњу на вучном возилу се издаје на прописаном обрасцу.
Дозвола се издаје као стална и привремена.
Сталне дозволе важе за назначени временски период, а највише за годину дана. По истеку назначеног временског рока, дозволе морају бити продужене или замењене. Продужење или замену дозволе врши Сектор за вучу возова и ТКП.
Сталне дозволе се издају „на име” и може их користити само оно лице на чије име гласи дозвола. Сталну дозволу „на доносиоца” може да користи радник који има налог за службено путовање у коме је назначен број односне дозволе.
Привремена дозвола издаје се само „на име” од случаја до случаја и важи за путовање на вучном возилу за оне пруге и возове који су у њој назначени и мора се издати у писменој форми.
2. Дозволе за вожњу на вучним возилима „на име”, „на доносиоца” и привремене дозволе издаје „Србија Карго” а.д. - Сектор за вучу возова и ТКП.
3. Привремене дозволе за вожњу на вучним возилима могу се издавати и лицима која нису запослена у „Србија Карго” а.д.
4. Обрасцима (дозвола за вожњу на вучном возилу) рукује одређено лице из Сектора надлежног за њихово издавање. Задужено лице води поуздано евиденцију о издавању дозвола.
5. Давање дозволе за вожњу на вучном возилу треба тако спровести да их добијају само она лица која су непосредно везана за извршење конкретних задатака коришћењем вучног возила.

РАД ОСОБЉА ВУЧНИХ ВОЗИЛА

ОПШТЕ ДУЖНОСТИ ОСОБЉА ВУЧНИХ ВОЗИЛА

Члан 22.

1. Дужност машиновође и машиновође на маневри се састоји у припреми, руковању, опслуживању и уредном одржавању повереног му вучног возила, као и надзору над радом помоћника машиновође и лица на обуци у руковању и опслуживању вучног возила.
 2. Ако се на вучном возилу налазе двојица машиновођа, оба су одговорна за исправност рада вучног возила и сигурност саобраћаја воза.
 3. Дужност помоћника машиновође се састоји у провери стања погонског материјала и опреме вучног возила, непосредним учествовањем у припреми вучног возила за излазак на рад, непосредном надзору над радом и руковањем одређеним помоћним уређајима за време вожње, као и обављању и других послова датих од стране машиновође који су везани за уредност и безбедност железничког саобраћаја, техничку исправност и чистоћу возила. Машиновођа који не рукује вучним возилом има функцију помоћника машиновође.
 4. Поред одредби овог правилника, приликом рада особље вучних возила мора да примењује техничке прописе с обзиром на конструкцију вучног возила, прописе о експлоатацији вучног возила, прописе о пругама и постројењима уз пругу, као и одредбе осталих правилника и упутстава које се односе на рад особља вучних возила.
 5. Ради прегледа и припремања вучног возила за рад, време доласка на рад особља вучних возила прописује јединица вуче.
 6. Да би машиновођа управљао вучним возилом на коме до тада није радио, мора се обучити и пред комисијом доказати да је обучен за самостално управљање.
- Уколико машиновођа није руковао неком серијом вучног возила дуже од шест месеци, упућује се на вожњу под надзором најмање две смене.

Члан 23.

1. Особље вучних возила мора добро да познаје све прописе и упутства која се односе на правилно руковање, опслуживање и одржавање вучног возила, тако да се рад код вуче возова обавља несметано у погледу извршења реда вожње и економичности вуче, имајући при томе у виду првенствено сигурност саобраћаја.
У вези са тим особље је дужно:
 - да се при вучи возова придржава свих прописа и упутстава за безбедност саобраћаја, као и да одржава прописане брзине воза и времена вожње;
 - да возило одржава и негује тако да између два прегледа, односно прања не треба захтевати ванпланску оправку;
 - да се стално стручно усавршава;
 - да при опслуживању вучног возила економично троши погонски материјал и резервне делове.
2. Приликом прегледа вучног возила пре поласка на пут машиновођа проверава да ли су захтеване оправке по обрасцу ЕВ-63 након последњег путовања обављене.

ОДГОВОРНОСТ ОСОБЉА ВУЧНИХ ВОЗИЛА ЗА ВРЕМЕ РАДА

Члан 24.

За време рада особље вучних возила је у кругу јединице вуче одговорно руководиоцу вуче, диспечеру вуче и ТКП, надзорнику вуче и ТКП или другом одговорном раднику, ако то прописује пословни ред јединице вуче.

У станици особље вучног возила ради по налозима отправника возова и сигналним знацима станичног особља.

На отвореној прузи и у непосредним станицама, за поступке који нису предвиђени прописима, машиновођа се договара са возовођом, а ако њега код воза нема, онда се договара са отправницима суседних станица или са возним односно ТК диспечером.

Уколико не може да се успостави веза, машиновођа о даљем поступку одлучује сам, у духу одредаба правилника и упутства који регулишу саобраћај возова.

По техничким питањима која се односе на возило и на воз, када нема за то квалификованих радника, одлучује машиновођа.

ПОСТУПАК ДО ДОЛАСКА ВУЧНОГ ВОЗИЛА НА ВОЗ

Члан 25.

1. Особље вучног возила предвиђено распоредом дужно је да се на време јави одговорном раднику (надзорнику вуче и ТКП, односно диспечеру вуче и ТКП) прописано униформисано, одморно и способно за рад.

2. Одговорни радник утврђује способност особља вучног возила за рад.
3. Особље вучног возила упознаје се са издатим саопштењима у књигама саопштења уз потпис, о чему се уверава одговорни радник јединице вуче.
4. Машиновођа преузима од надзорника вуче и ТКП, односно диспечера вуче и ТКП или од другог овлашћеног радника кључеве вучног возила и Лист особља вучних возила (ЕВ-1).
5. Особље вучног возила врши преглед вучног возила у зависности од врсте вучног возила.
6. Пре покретања вучног возила особље вучног возила и радник који прати вучно возило морају се уверити да нема какве сметње за вожњу на колосеку.
7. Машиновођа се при кретању самог вучног возила мора налазити у управљачници у смеру кретања возила, те прилази возу лагано и без удара.
8. Ако из јединице вуче излазе два или више вучних возила заједно, морају бити заквачена. Начин и обавеза заквачивања регулисани су пословним редом јединице вуче.
9. За излазак вучног возила из круга јединице вуче одобрење даје одговорни радник вуче уз дозволу отправника возова.
10. Особље вучног возила мора проверити исправност заквачивања вучног возила за воз, и то:
 - квачило,
 - ваздушне водове и
 - друге прикључне водове.У станицама где нема пратиоца локомотиве, маневристе и сл. или је заузето другим пословима заквачивање обавља возовођа, односно особље вучног возила сходно одредбама Саобраћајног правилника. По извршеном спајању вучног возила са возом машиновођа са прегледним радницима мора извршити пробу кочице. Локомотиву на челу воза квачити за прва кола квачилом локомотиве. Проверу правилног заквачивања код спрегнутих локомотива врши особље возне локомотиве са возом, а особље запрежне локомотиве са возном локомотивом.
11. Без дозволе отправника возова у станици особље вучног возила не сме да напусти своје вучно возило.

ПОСТУПАК ПРИ ПОЛАСКУ ВОЗА И ИЗЛАСКУ ИЗ СТАНИЦЕ

Члан 26.

1. По добијеном наређењу за полазак, воз покретати увек опрезно и постепено. Тек када се увери да нема препрека за излаз из станице на отворену пругу, машиновођа убрзава воз до брзине која је редом вожње прописана.
2. За време покретања воза при излазу из станице особље вучног возила је дужно да се увери да ли је покренут цео воз, као и да ли неко од станичног или возопратног особља даје какав сигнални знак. Све док воз не изађе из станице особље вучног возила дужно је да пази и на сигналне ознаке скретница, прелаза, кретање возова и маневарских локомотива на суседним колосецима, предузимајући без одлагања мере за заустављање у случају опасности. За време изласка из станице особље вучних возила треба да избегава употребу пескаре преко скретница.

ПОСТУПАК ПРИ ВОЖЊИ НА ПРУЗИ И КОНТРОЛА РАДА ВУЧНОГ ВОЗИЛА ЗА ВРЕМЕ ВОЖЊЕ

Члан 27.

1. За правилан рад вучног возила одговорно је у првом реду особље вучног возила, као и јединица вуче.
2. Ако је машиновођа на путу приметио неку неисправност на возу, о томе обавештава прегледача кола у службеним местима где прегледача кола има, а уколико нема прегледача кола, обавештава отправника и сам доноси одлуку о даљем поступку (избацивање кола и др.).
3. При вожњи воза машиновођа мора да одржава редовно време вожње, као и да води рачуна о максималној брзини воза у односу на пружна постројења, падове, кривине и друге услове наведене у књижици реда вожње и књигама саопштења.
4. При вожњи на прузи машиновођа мора водити рачуна о лаганим вожњама, односно прописаној брзини воза.
5. За време вожње особље вучног возила дужно је да посматра и прати рад и понашање вучног возила у саобраћају, да по звуку и контролним инструментима уочава неисправан рад који може да проузрокује кварове на вучном возилу и да по повратку са пута све уочене недостатке упише у образац ЕВ-63 (Захтев за одржавање вучних возила).
6. Ако у току вожње уочи неки недостатак на било ком пружном постројењу или возу, или примети било какву неисправност која може да утиче на безбедност саобраћаја или проузрокује квар и оштећење вучног возила, особље вучног возила дужно је да одмах заустави воз и предузме мере за отклањање неисправности у оквиру својих могућности и овлашћења и затражи помоћ.
Такође, уколико су се десиле неправилности или су запажене за време путовања, машиновођа испоставља от-

правнику возова односно овлашћеном станичном раднику прве наредне станице копију обрасца Извештај возног особља о неправилностима на путу (С-5).

Код спрегнутих вучних возила на челу воза особље другог возила прати стање воза, ред вожње, брзину возила и стање поседнутог возила.

Код двопоседа особље вучних возила дужно је да уочене сигнале гласно преноси између себе и понавља.

УЛАЗАК, ЗАУСТАВЉАЊЕ И БАВЉЕЊЕ ВОЗА У СТАНИЦИ

Члан 28.

1. У станицу улазити брзином прописаном редом вожње, односно општим налогом или према сигналном знаку, уважавајући и сигналне знаке станичног особља.
2. Приликом заустављања воза у погледу правилне употребе кочнице поступити на начин прописан Правилником о кочницама и кочењу возова и возила.

Брзо кочење и пескарење користити само у случају опасности.

3. Време бављења воза у станици дуже од 30 минута особље вучног возила мора искористити за визуелни преглед вучног возила.

Особље вучног возила је дужно да све радове на вучном возилу обавља брзо како се не би проузроковало закашњење воза. У случају да воз има закашњење, настојати да се предвиђено време за манипулацију и обављање прегледа, по могућству, скрати.

ДОЛАЗАК ВОЗА У КРАЈЊУ СТАНИЦУ И ВУЧНОГ ВОЗИЛА У ЈЕДИНИЦУ ВУЧЕ

Члан 29.

1. У крајњој станици односно у оној где се вучно возило мења, откачује се вучно возило од воза и упућује се тј. спроводи у јединицу вуче, повратни воз или на место где чека наредни рад. Уколико је воз саобраћао са више радних вучних возила у служби или ван службе или нерадним вучним возилима, сва вучна возила упућују се, односно спроводе у јединицу вуче, повратни воз или на место где чекају наредни рад.

2. По доласку са вучним возилом у јединицу вуче особље вучног возила прегледа вучно возило и опрема га погонским материјалом ради предаје вучног возила надзорнику вуче и ТКП, односно диспечеру вуче и ТКП или другом овлашћеном раднику.

Ако је на путу машиновођа приметио неку неисправност на вучном возилу коју није могао отклонити, по повратку у јединицу вуче врши усмено обавештавање надзорника вуче и ТКП, односно диспечера вуче и ТКП или другог овлашћеног радника о томе и уписује у образац ЕВ-63 (Захтев за одржавање вучних возила).

У станици без јединице вуче, отквачено вучно возило особље вучног возила поставља на место које одреди отправка возова, искључује погон, обезбеђује га од самопокретања и замрзавања, закључава га и заједно са кључевима предаје одговорном раднику “Србија Карго” а.д. на чување, до доласка другог особља.

3. Ако вучно возило остаје дуже време у јединици вуче, треба га предати раднику јединице вуче, опремљено или не, у зависности од наређења диспечера вуче и ТКП.

4. По извршеној предаји вучног возила писменим путем на обрасцу Записник о предаји и пријему електро вучног возила између запослених у делатности вуче (ЕВ-76Е) и Записник о предаји и пријему дизел вучног возила између запослених у делатности вуче (ЕВ-76Д), машиновођа предаје надзорнику вуче и ТКП, односно диспечеру вуче и ТКП или другом овлашћеном раднику Лист особља вучних возила (ЕВ-1). Уз ЕВ-1 прилаже као прилоге други примерак обрасца ЕВ-76 Е или ЕВ-76Д, други примерак Извештаја за гориво и мазиво (МАТ-11) и др. Такође, машиновођа уз ЕВ-1 прилаже примерак Извештај возног особља о неправилностима на путу (С-5) ако су се у току путовања воза десиле или су уочене неправилности.

Поступак са кочницом вучног возила по повратку у јединицу вуче

1. По повратку вучног возила у јединицу вуче, машиновођа је дужан да притегне ручну кочницу или активира паркирну кочницу у зависности од серије вучног возила. Ако се колосек налази на паду, возило треба осигурати од самопокретања и најмање једном ручном папучом.
2. Треба проверити стање кочних уметака, као и стање ручних папуча.
3. Главне ваздушне резервоаре, скупљаче кондензата и остале ваздушне уређаје треба ослободити воде и издувати. Кочничке спојнице окачити на држаче.
4. Ручицу кочника аутоматске кочнице поставити у запрежни односно искључни положај, а ручицу кочника директне кочнице у положај кочења и активирати паркирну кочницу уколико постоји на вучном возилу.
5. Сва своја запажања о неправилностима код кочнице, командног уређаја кочнице уређаја будности и АС-уређаја машиновођа је дужан да упише у књигу ЕВ-63 и да затражи отклањање ових недостатака.

6. Уколико вучно возило одмах преузме други машиновођа, дужност претходног је да обавести посаду, усмено и писмено путем ЕВ-76Е или ЕВ-76Д, о својим запажањима која су од утицаја за безбедно руковање кочницом возила.

ПОСТУПАК ОСОБЉА ВУЧНИХ ВОЗИЛА КАДА ЈЕДАН ОД ЊИХ ЗА ВРЕМЕ ВОЖЊЕ ПОСТАНЕ НЕСПОСОБАН ЗА РАД

Члан 30.

1. Ако за време вожње машиновођа постане неспособан за рад, помоћник машиновође је дужан да заустави воз, по могућности у близини пружног телефона, да пружи прву помоћ машиновођи и извести отправника возова или ТК-диспечера, диспечера вуче и ТКП, тражи другог машиновођу, обезбеди воз од самопокретања и по потреби заштити. Даљи поступак је следећи:
 - ако дужност помоћника машиновође обавља други машиновођа, преузеће дужност машиновође и поступити по одредбама тачке 2. овог члана, с тим што се измена уписује у путни лист (С-1);
 - ако помоћник машиновође нема испит за машиновођу, неће продужавати вожњу, већ ће до доласка другог машиновође надzirати рад свих уређаја и пратити стање притиска ваздуха у ваздушном систему.
2. Ако за време вожње помоћник машиновође постане неспособан за рад, машиновођа ће, по потреби, зауставити воз ради указивања прве помоћи, затим ће од возовође затражити једног члана од возопратног особља, који ће по упутству и под надзором машиновође пазити на сигнале. Уколико не може добити помоћ, преузеће и послове помоћника машиновође и наставити опрезно вожњу до прве станице. У првој станици обавестиће возовођу, односно отправника возова или ТК-диспечера и тражиће од диспечера вуче и ТКП другог члана посаде из најближе јединице вуче.
3. У случају једнопоседа, када дође до онеспособљења машиновође, уређаји безбедности ће зауставити воз, а саобраћајно особље преузима даљи поступак око пружања помоћи машиновођи и отпреме воза.
4. Ако један помоћник машиновође постане неспособан за рад код воза који има два или више вучних возила, поступак је исти као код воза са једним вучним возилом. Ако код таквог воза постане неспособан машиновођа једног вучног возила, воз ће довести један од машиновођа осталих радних вучних возила (ако је потребно у два дела), и то на начин:
 - код дизел-вучних возила, такво возило без машиновође допремиће се у пратњи помоћника са осталим возилима у најближу станицу са радом мотора на празно;
 - код електровозила, електровучно возило без машиновође у пратњи помоћника машиновође допремиће се са осталим возилима у најближу станицу у хладном стању.

ОДРЕДБЕ О РУКОВАЊУ, ОПСЛУЖИВАЊУ И ОДРЖАВАЊУ ВУЧНИХ ВОЗИЛА

ДИЗЕЛ-ВУЧА

ПОСТУПАК СА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ У ЈЕДИНИЦИ ВУЧЕ И СТАНИЦИ

Члан 31.

1. Машиновођа и помоћник машиновође који врше пријем и преглед вучног возила у јединици вуче дужни су да изврше преглед вучног возила ради систематског проверавања исправности рада свих уређаја, како би благовремено открили евентуалне неисправности и то пријавили надзорнику вуче и ТКП односно диспечеру вуче и ТКП или другом овлашћеном раднику јединице вуче.
2. Вучно возило које је стигло у јединицу вуче и које очекује рад може бити смештено у депоу или у кругу јединице вуче на одређеном колосеку. Поступак смештања вучног возила у депоу или кругу је динице је следећи:
 - вучно возило поставити тако да из депоа може изаћи на воз без икаквог окретања, на што једноставнији начин,
 - вучно возило закочити и осигурати од самопокретања,
 - угасити дизел-моторе,
 - главни електрични прекидач ставити у положај „искључено“,
 - управљачницу закључати и кључеве предати надзорнику вуче и ТКП, односно диспечеру вуче и ТКП или другом овлашћеном раднику јединице вуче.У зимском периоду поступити по Упутству о обезбеђењу саобраћаја у току зиме за „Србија Карго“ а.д.
3. Забрањено је да машиновођа сам без знања јединице вуче врши ма какве радове на опреми и уређајима додељеног му дизел-вучног возила који нису у складу са прописима за одржавање дизел-вучних возила. Забрањен је излаз дизел-вучног возила са места прегледа без његовог прегледа и без овереног обрасца ЕВ-63 (Захтев за одржавање вучних возила).

НАДЗОР НАД ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ У РАДУ

Члан 32.

1. Дизел вучна возила код којих су дизел-мотори у раду морају бити под сталним надзором. Надзор у кругу јединице вуче над дизел вучним возилом када дизел-мотори раде може да врши само радник који има положен стручни испит најмање за помоћника машиновође дизел-вучних возила, а ван круга јединице вуче забрањено је да се од вучног возила једновремено удаље и машиновођа и помоћник машиновође, осим у случајевима када је јединица вуче одредила одговорно лице са прописаним испитом за надзор над и ван круга јединице вуче.
2. Ради спречавање могућности да се вучно возило само покрене, потребно је предузети следеће мере:
 - рад мотора свести на празан ход;
 - вучно возило закочити;
 - онемогућити приступ непозваним у управљачницу или простор у коме се налазе командни уређаји;
 - у зависности од серије вучног возила, предузети друге поступке предвиђене упутством за руковање возилом одређене серије.

ДУЖНОСТИ МАШИНОВОЂЕ И ПОМОЋНИКА МАШИНОВОЂЕ ПРЕ ПОЛАСКА НА ПУТ

Члан 33.

При изласку вучног возила на воз, особље вучног возила врши примопредају вучног возила са надзорником вуче и ТКП, односно диспечером вуче и ТКП или другим овлашћеном радником јединице вуче писменим путем на обрасцу ЕВ-76Д и при томе је дужно да обави следеће:

Машиновођа је дужан:

- да изврши визуелни преглед вучног возила, по могућности на каналу, при чему прегледа: стање трчећег строја, кочионе опреме, огибљење вучног возила, вучно-одбојне уређаје, мазајућа места која се контролишу споља и евентуално оштећење коша - оплате вучног возила;
- да изврши визуелни преглед моторног простора вучног возила при чему гледа: мазајућа места, преносе, доводне и одводне цеви за гориво, воду и мазиво, исправност појединих уређаја, као и да ли је рад свих уређаја нормалан;
- да у управљачници испита рад: аустостоп-уређаја, будника, РДВ, осветљења, сирене, кочника, брисача стакла, преносних уређаја и врши пробу вучног возила у месту, да провери стање пломби на свим направама за које је прописано пломбирање, опремљеност сигналним средствима, ручним папучама, пожарним апаратима, алатом, прибором прве помоћи и потрошним материјалом;
- да провери исправност уређаја за управљање — контролера, инструмената и заштитних уређаја и остале опреме, према типу и врсти вучног возила, а посебно разводних ормара;
- да изврши преглед и пробу кочница, а у сезони грејања и исправан рад уређаја за грејање;
- да отпусти притврдну кочницу;
- да прегледа књигу ЕВ-63 (Захтев за одржавање вучних возила) да би се упознао са стањем вучног возила;
- да контролише рад помоћника машиновође.

Помоћник машиновође је дужан:

- да провери снабдевеност вучног возила горивом, мазивом, водом и песком;
- да очисти управљачницу и обрише ветробранско стакло;
- да изврши наређења која му даје машиновођа.

ЧИШЋЕЊЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА

Члан 34.

1. Редовно чишћење вучног возила је чишћење између два путовања вучног возила. Чишћење вучних возила обављају радници у радионици или јединици вуче.
 2. Чишћење вучних возила вршити материјалом који је прописао произвођач вучног возила. Забрањена је употреба материјала за чишћење који није прописан.
 3. Код двопоседа, помоћник машиновође мора одржавати возило у чистом и уредном стању. Код једнопоседа, машиновођа врши чишћење управљачнице и ветробрана.
- У зимском периоду поступити по Упутству о обезбеђењу саобраћаја у току зиме за „Србија Карго” а.д., односно по упутствима за поједине серије вучних возила.

ЕЛЕКТРИЧНА ВУЧА**ПОСТУПАК СА ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ У ЈЕДИНИЦИ ВУЧЕ И СТАНИЦИ****Члан 35.**

1. Вучно возило које је стигло у јединицу вуче и очекује рад може бити смештено у депоу или кругу јединице вуче на одређеном колосеку.
Код вожње са залетом, машиновођа мора да обезбеди довољан притисак ваздуха у резервоару, провери проходност колосека, а ако улази у халу провери да ли су врата отворена, након постигнуте брзине до 10km/h по сигналним знацима спушта пантограф и инерцијом наставља вожњу водећи рачуна да може одмах зауставити возило или воз. Поступак смештања вучног возила у јединици вуче или станици је следећи:
 - вучно возило поставити тако да може изаћи на воз на што на што једноставнији начин;
 - пантограф спустити;
 - вучно возило закочити и осигурити од самопокретања,
 - ручицу за смер вожње извадити или ставити у неутралан положај,
 - управљачницу закључати и кључеве предати надзорнику вуче и ТКП, односно диспечеру вуче и ТКП или овлашћеном раднику јединице вуче или станице.
2. Забрањено је:
 - да машиновођа сам и без знања јединице вуче обавља ма какве радове на опреми и уређајима додељеног му електровучног возила који нису у складу са прописима за одржавање електровучних возила;
 - да машиновођа врши преглед или оправке високонапонске опреме или опреме помоћних уређаја на електровучном возилу када је дигнут пантограф испод контактне мреже, без обзира да ли има или нема напона у њему, или опреме помоћних уређаја у раду;
 - да електровучно возило изађе са места прегледа без прегледа и без овере обрасца ЕВ-63 (Захтев за одржавање вучних возила).

НАДЗОР НАД ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ У РАДУ (ПОД НАПОНОМ)**Члан 36.**

1. Електровучно возило спремно за рад са укљученим помоћним погоном мора бити под сталним надзором. Надзор у кругу јединице вуче над електровучним возилом под напоном може да врши само радник који има положен стручни испит најмање за помоћника машиновође електровуче, а ван круга јединице вуче машиновођа или помоћник машиновође електровуче.
Забрањено је да се од вучног возила које се налази ван круга јединице вуче једновремено удаље и машиновођа и помоћник машиновође, осим у случајевима када је јединица вуче одредила одговорно лице са прописаним испитом за надзор над и ван круга јединице вуче.
2. Да би се спречило да се вучно возило само покрене, потребно је предузети следеће мере:
 - вучно возило закочити и активирати паркирну кочницу у зависности од серије и врсте вучног возила,
 - онемогућити приступ непозванима у вучно возило,
 - у зависности од серије и врсте вучног возила, предузети и друге поступке.

ДУЖНОСТИ МАШИНОВОЂЕ И ПОМОЋНИКА МАШИНОВОЂЕ ПРЕ ПОЛАСКА НА ПУТ**Члан 37.**

При изласку вучног возила на воз, особље вучног возила врши примопредају вучног возила са надзорником вуче и ТКП, односно диспечером вуче и ТКП или другим овлашћеном радником јединице вуче писменим путем на обрасцу ЕВ-76Е и при томе је дужно да обави следеће:

Дужности машиновође су:

- да изврши визуелни преглед вучног возила по могућности на каналу при чему прегледа: стање трчећег строја, кочиону опрему, огибљење вучног возила, вучно-одбојне уређаје, мазајућа места која се контролишу споља, евентуална оштећења коша - оплате вучног возила и уређаје на крову вучног возила;
- да изврши визуелни преглед машинског простора вучног возила, при чему гледа ниво уља за хлађење трансформатора, стање уља за подмазивање компресора, мазајућа места, преноснике, положај ручица појединих уређаја, положаје прекидача на разводним и пнеуматским ормарима и проверава да ли је стање и рад свих уређаја нормалан;
- да у управљачници испита аутостоп-уређај, будник, РДВ, осветљење, сирену, кочник, брисаче стакла, пескарне уређаје и врши пробу у месту вучног возила. Да провери стање пломби на свим уређајима на којима је пропи-

сано пломбирање, стање сигналних средстава, ручних папуча, пожарних апарата, алата, прибора, прве помоћи и потрошног материјала, да провери исправност уређаја за управљање - контролера, инструмената и заштитних уређаја и др., према врсти и типу вучног возила;

- да изврши преглед и пробу кочница, а у сезони грејања и исправан рад уређаја за грејање;
- да отпусти притврдну кочницу;
- да прегледа књигу ЕВ-63 (Захтев за одржавање вучних возила) да би се упознао са стањем вучног возила;
- да контролише рад помоћника машиновође.

Дужности помоћника машиновође су:

- да се стара да вучно возило буде снабдевано песком;
- да управљачницу очисти и ветробранско стакло обрише;
- да изврши наређења која му даје машиновођа.

СПОЉЊЕ ЧИШЋЕЊЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА

Члан 38.

1. Редовно чишћење вучног возила је чишћење између два путовања вучног возила. Чишћење вучних возила обављају радници у радионици или јединици вуче.
2. Чишћење вучних возила обављати материјалом који је прописао произвођач вучног возила. Забрањена је употреба материјала који није прописан.
3. Код двопоседа помоћник машиновође мора одржавати вучно возило у чистом и уредном стању. Код једнопоседа машиновођа врши чишћење управљачнице и ветробрана.
4. Забрањено је спољње прање вучног возила када је возни вод под напоном. Прање вршити само на месту без контактне мреже, а изузетно само на одређеном месту, где је возни вод искључен и уземљен.

ПОСТУПАК ЗА СЛУЧАЈ КВАРА НА ВУЧНИМ ВОЗИЛИМА

ДИЗЕЛ ВУЧА

ПОСТУПАК ЗА СЛУЧАЈ КВАРА НА ДИЗЕЛ ВУЧНОМ ВОЗИЛУ

Члан 39.

Машиновођа је дужан, поред руковања и опслуживања вучног возила, да отклања и извесне кварове настале на вучном возилу, који не угрожавају његову безбедност, како би одвезао воз по могућству до крајње станице воза или до станице у којој се може отклонити квар вучног возила. Када машиновођа у путу примети квар на вучном возилу, дужан је одмах да приступи оцењивању његове тежине и да одлучи како ће даље поступити, према одредбама упутства за руковање одређеном серијом вучног возила.

Уколико не може да отклони квар, извештава отправника возова или ТК диспечера и надлежног диспечера вуче и ТКП.

Када је неопходан долазак помоћног вучног возила које је у једнопоседу, поступак расквачивања и квачења помоћног вучног возила у станицама без маневарског особља и на отвореној прузи обавља помоћник машиновође, односно машиновођа дефектне локомотиве.

У случају појединих кварова важе следеће одредбе:

а) Дизел мотор

Ако дизел-вучно возило има само један погонски мотор па код њега наступи квар, возило се проглашава неспособним (дефект) и машиновођа мора тражити помоћно вучно возило. Уколико дизел вучно возило има два погонска мотора и један од њих постане неспособан, машиновођа мора зауставити воз и проценити природу квара. Ако утврди да се квар не може отклонити, обезбедиће онеспособљени мотор од даљег оштећења, а затим продужити вожњу са исправним мотором смањујући брзину воза на ону која одговара снази исправног дизел мотора или смањити и оптерећење воза у односу на расположиву снагу исправног дизел мотора и продужити вожњу. Ако прилике ово допуштају, захтеваће у првој станици помоћно вучно возило, а са возом ће продужити даљу вожњу. Уколико машиновођа осети (чује) неправилан рад једног од мотора, дужан је одмах да обустави његов рад.

б) Уређај за хлађење

Ако наступи губљење воде, машиновођа не сме зауставити дизел мотор и вршити напајање уређаја хладном водом. Уколико наступи недозвољени пораст температуре воде за хлађење, машиновођа у том случају не сме обуставити рад мотора, уколико то не учини аутоматски уређај, већ га ставља на празан ход док се температура не спусти на дозвољену, затим приступа доливању воде, или, ако ње нема, обуставља рад мотора.

с) Уређај за подмазивање

Уколико уређај за подмазивање дизел мотора није снабдевен аутоматским направама за обезбеђење мотора за недоста-

так уља, машиновођа је дужан да повремено проверава стање мазива и притиска уља. Ако наступи недозвољени пораст температуре уља за мазање, машиновођа у том случају не сме обуставити рад мотора, већ ставља мотор на празан ход док се температура уља не спусти на дозвољену, а онда вођу наставља даље.

У случају пораста температуре воде за хлађење, као и уља за подмазивање мотора, машиновођа је дужан да провери рад уређаја за хлађење, по потреби стави мотор на празан ход, а ако је и даље стање непромењено, дужан је да заустави мотор.

d) Преносник снаге

У случају оштећења преносника снаге поступак је следећи:

1. Механички и хидраулични преносник снаге

Када се повећа температура уља преносника снаге, механичког или хидрауличног, машиновођа је дужан, да стално проверава порасте температуре, процени да ли тај пораст угрожава даље функционисање преноса. Ако машиновођа процени да и поред предузетих мера за смањење пораста температуре може наступити теже оштећење преносника, зауставиће воз, тражити помоћно вучно возило и ручно искључити преносник од извора снаге и погонских осовина. Ова одредба важи и за возила са једним мотором и за возила са два мотора.

2. Електрични преносник снаге

Ако прегоре топљиви осигурачи, машиновођа је дужан да их замени идентичним новим, а код дејства релеја уземљења мора поново да покуша да укључи релеј. У случају поновног дејства релеја уземљења, поступити према упутству за дотични тип вучног возила.

d) Даљинско управљање

Код квара даљинског управљања (мултипл-команде) спрегнутих вучних возила и ако су друга вучна возила поседнута, вођа се наставља несметано, с тим да чеоно вучно возило преузима сигнализацију промене снаге договореним сигналимa или радио-диспечерским везама.

Уколико друга вучна возила нису поседнута, вођа се наставља са могућом брзином са једним вучним возилом до првог службеног места, где ће се тражити замена неисправног вучног возила.

Уколико је квар настао у првом вучном возилу, преузети руковање из другог вучног возила, према условима датим у одељку “Неисправни уређаји за управљање вучним возилом у чеоној управљачници” (одељак „j”) (“).

e) Уређаји безбедности кретања вучног возила

1. Ако уређај за контролу будности машиновође - будник на вучном возилу за време вође постане неисправан, машиновођа га искључује и наставља вођу смањеном брзином, од највише 60km/h, до наредне станице, у којој зауставља воз и оглашава вучно возило неспособним (дефектним) за даљу вођу.

2. Поступак у случају квара аутостоп-уређаја у току вође вучног возила регулисан је чланом 51. овог правилника.

3. У случају квара брзиномера или недостатка траке, поступити по прописима о руковању брзиномерним уређајима и обради региструјуће траке.

g) Грчећи строј

У случају квара на:

- осовинским лежајевима (грејање) и на клизачима;
- осовинским склоповима (прелом осовине, бандажа, прскање точкова) ;
- носећим и амортизационим гибњевима и амортизерима;
- раму обртног постоља;
- кочном положају, држачима кочних уметака и умецима;
- клизачима сандука кола, клизачу обртног постоља и шољи обртног постоља, возило се оглашава дефектним.

h) Ваздушни систем вучног возила

1. Ако за време вође услед квара компресора престане довођење ваздуха, воз треба зауставити и покушати пронаћи и отклонити квар.

Ако не успе покушај отклањања квара за најкраће време, према упутству за руковање тим возилом, или покушај руковања из другог командног места, треба огласити дефект вучног возила.

2. Ако дође до квара аутоматске (продужне) кочнице вучног возила, вучно возило се оглашава дефектним и мора се тражити помоћно вучно возило.

Ако дође до квара дела продужне кочнице која кочи само вучно возило, а кочник продужне кочнице је исправан, воз може да настави вођу са прописаном брзином, с тим да се СКМ вучног возила покрије са СКМ воза.

Уколико ово покривање са СКМ воза није довољно, воз ће наставити вођу са смањеном брзином која одговара СКМ воза.

Уколико дође до квара на директној (локомотивској) кочници, а аутоматска (продужна) кочница вучног возила и воза је исправна, воз ће наставити вођу са прописаном брзином.

3. Ако у току вође дође до препуњења главног вода, тј. притисак порасте изнад 5bar, узрок је погрешно руковање или кварови. При погрешном руковању треба приликом првог заустављања воза успоставити прописани притисак, поступком предвиђеним за дотичну врсту кочника.

Код кочника који не може сам да одстрани препуњење поступак је двојак:

- при дозвољеној незаптивености главног вода ручицу кочника треба ставити у искључни положај, услед чега ће се снизити притисак у главном воду на прописану вредност од 5bar, а затим ручицу вратити у положај вође;

- при прекомерној незаптивености вода у положају вожње треба заврнути капу кочника, односно регулатор притиска чиме се опруга притеже и повећава притисак у главном воду: капу односно регулатор притиска притегнути до притиска препуњења; након тога треба полагано одвијати капу и тиме смањити притисак у главном воду брзином од 0,1bar за 1 минуту на прописану вредност од 5bar.
 - Код кочника који могу аутоматски одстранити препуњење (Кнор Д2) кочник се ставља у такав положај да се препуњење смањи испуштањем ваздуха из главног вода таквом брзином да се распоредници не активирају. Ови кочници испуштају ваздух из главног вода тако што за 10 минута смање притисак од 6 на 5bar.
4. Ако се при препуњењу главног вода укаже потреба за кочењем, тада се ово сме извршити смањењем притиска у главном воду од највише 1bar. Ово не важи за кочење у случају опасности.
 5. Ако се препуњење кочнице није могло отклонити, тј. није се могао постићи радни притисак од 5bar све до станице у којој долази до промене вучног возила или локомотивног особља, тада машиновођа који предаје воз мора саопштити ово препуњење кочнице машиновођи који прима воз.
 6. Ако се за време вожње сумња да су у возу поједине кочнице заочене, тј. постоји укачење точкава појединих кола у возу, онда треба једним таласом пуњења притисак главног вода преко регулатора притиска или изравњавача повисити за 0,2 bar од радног притиска ради откочивања. То препуњење не сме бити веће од 5,5 bar. Ако се овим уочени точкови не откоче, воз треба зауставити и препуњење кочница отклонити повлачењем откочника. Машиновођа може наставити вожњу после извршене потпуне пробе кочница.
 7. Ако машиновођа за време вожње примети какав квар на кочницама воза, дужан је да о томе обавести возовођу или прегледача кола приликом првог заустављања уколико их има у станици. Ако се ради о недостатку који угрожава безбедност саобраћаја, потребно је одмах извршити преглед возила, квар отклонити или кочницу искључити, а по потреби возило искључити из воза.
 8. Ако се утврди недовољно дејство кочница или се посумња у недостатке који би могли угрозити безбедност саобраћаја, тада воз треба одмах зауставити, недостатке отклонити и извршити потпуну пробу кочница.
 9. Ако се код воза без возовође кочница неких кола искључи на отвореној прузи или у саобраћајном отпремништву, машиновођа мора проверити да ли воз има довољно СКМ. Уколико воз нема довољно СКМ, прорачунати брзину воза и нове кочне односе, попунити нови Извештај о саставу и кочењу воза С-4 и у првој станици зауставити воз и обавестити отпавника возова о насталом случају и надлежног диспечера вуче и ТКП.
 10. Уколико на прузи дође до принудног кочења воза услед дејства ауто стоп уређаја, машиновођа ће поступити према члану 51. овог Правилника.
 11. Код квара кочнице чеоне локомотиве воза са запрегом, треба зауставити воз, обавестити машиновођу возне (друге) локомотиве да преузме кочење воза до првог службеног места брзином до 25km/h, где се мора извршити замена места локомотива у возу. Сигнализацију преузима машиновођа из чеоне локомотиве сигнаlima или радио-везом.
 12. Код квара кочнице чеоне локомотиве воза са потискивалицом, треба зауставити воз, обавестити машиновођу потискивалице, који преузима кочење воза и наставља кретање воза брзином до 25 km/h до првог службеног места. Сигнализацију преузима чеона локомотива сигнаlima или радио-везом.
У првој станици, односно службеном месту заменити неисправну локомотиву.
 13. Потискивалица сме потискивати воз само ако има све исправне кочнице којима је опремљена.

и) Квар сирене вучног возила

1. Ако се на возној локомотиви или потискивалици поквари сирена, машиновођа не сме даље возити воз и мора тражити помоћну локомотиву.
Изузетно од одредбе става 1 ове тачке, код возова који се коче ваздушно, ако овакав квар настане на отвореној прузи, воз сме продужити даљу вожњу до прве станице према видљивости пруге, али највише са 30 km/h у складу са одредбама Саобраћајног правилника. Уколико се у првој станици локомотивска сирена не може поправити, локомотива се сматра неспособном за даљу вожњу.
2. Ако су на челу воза две локомотиве (возна и запрежна, или возна и радна локомотива ван службе), па се на првој локомотиви још у станици поквари локомотивска сирена, као прву локомотиву треба ставити ону која има овај уређај исправан.
Ако се овакав квар деси на отвореној прузи, машиновођа прве локомотиве мора зауставити воз и о квару известити возопратно особље и машиновођу друге локомотиве. При даљој вожњи, до прве наредне станице, потребне сигнале даваће машиновођа друге локомотиве, а у станици ће поступити како је прописано у ставу 1. ове тачке. За време овакве вожње машиновођа прве локомотиве упозорава машиновођу друге локомотиве на потребу давања сигналних знакова ручним сигналним средствима, а поред тога, још и довикивањем.
Даља вожња у случајевима из става 2. ове тачке са отворене пруге сме да се продужи брзином прописаном у тачки 1. овог одељка.

ј) Неисправни уређаји за управљање вучним возилом у чеоној управљачници

Ако за време вожње у управљачници на челу воза настане такав квар да се погонским уређајем вучног возила не може управљати, машиновођа ће поступити према следећем:

1. Ако постоји телефонска веза између управљачница, а још једна од управљачница је поседнута машиновођом, управљање погонским уређајем ће преузети машиновођа у другој управљачници, а споразумевање ће се обављати телефоном и сигнаlima, и воз може наставити вожњу редовном брзином. Кочницом управља машиновођа у управљачници на челу воза.

2. Ако не постоји телефонска веза између управљачница, а једна од управљачница је поседнута машиновођом, воз се мора зауставити и машиновођа је дужан да обавести возопратне раднике и машиновођу у другој управљачници, који преузима руковање погонским уређајем. Кочницом наставља даље да рукује машиновођа у управљачници на челу воза. Споразумевање између машиновођа обавља се путем сирене, а воз може наставити највећом брзином до 60km/h. Сигнални знаци се посебно прописују или се споразумно договарају.
3. Ако се на вучном возилу налази само један машиновођа, онда он зауставља воз и обавештава возопратно особље о квару. Вожњу наставља највећом брзином до 25km/h тако што машиновођа поседна другу управљачницу, из које рукује погонским уређајима и кочницом воза, а уколико их има, управљачницу на челу воза поседна помоћник машиновође или возовођа, који дају потребне сигнале за даљи саобраћај само до наредне станице или за маневру. Уколико се квар у наредној станици не може отклонити, возило, ако за то постоји могућност, окренути тако да на чело воза дође исправна управљачница или вучно возило огласити неспособним (дефектним).

к) Неисправна светла

Ако за време вожње воза на отвореној прузи код чеоних сигнала ноћу не светли ниједно светло, воз се мора зауставити и сигналне светилке осветлити. У случају да није могуће осветлити ниједну чеону светилку или је заменити другом, осветљеном, воз наставља вожњу до прве станице опрезно, са највећом брзином до 15km/h. Уколико од чеоних светилки светли само једна (укључујући рефлекторску), воз се не мора заустављати на отвореној прузи, већ даљу вожњу до прве станице сме наставити опрезно. У станици се морају предузети мере да се чеони сигнали осветле. Ако ово није могуће, воз може наставити даљу вожњу под условом да се осветли бар једна светилка. Станице и пружно особље на путу воза обавештавају се да воз саобраћа само са једном осветљеном чеоном светилком.

Ако се неки од завршних сигнала теретног воза у току путовања изгуби или постане неупотребљив, замењује се резервним у првој станици. Воз може наставити даљу вожњу под условом да има бар једну црвено – белу правоугаону плочу превучену рефлектујућом материјом, о чему се обавештавају станице и пружно особље на путу воза.

Код потискивалице код које се не може осветлити само по једна сигнална светилка на предњој и задњој страни има као ноћни сигнални знак на предњој страни две беле, а на задњој страни две црвене светлости у истој висини, сходно Правилнику о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи.

Ако се код завршног сигнала угаси црвена светлост, угашена завршна светилка мора се упалити у првој станици.

Вучна возила која излазе из депоа морају имати исправне чеоне и завршне сигнале.

л) Даљинско управљање

Код квара даљинског управљања (мултипл-команде) спрегнутих вучних возила и ако су друга вучна возила поседнута, вожња се наставља несметано, с тим да чеоно вучно возило преузима сигнализацију промене снаге сигнаlima или радио-диспечерском везом.

Уколико друга вучна возила нису поседнута, вожња се наставља са могућом брзином са једним вучним возилом до првог службеног места, где ће се тражити замена неисправног вучног возила.

Уколико је квар настао у првом вучном возилу, преузети руковање из другог вучног возила, према условима датим у одељку “Неисправни уређаји за управљање вучним возилом у чеоној управљачници” (одељак 1 овог члана).

м) Пожар

У случају пожара на вучном возилу треба одмах искључити пумпу за довод горива преко прекидача у управљачници на столу или са тла преко спољњег прекидача, код возила која га поседују, који се налази на раму локомотиве, и приступи гашењу пожара. По извршеном гашењу вучно возило огласити неспособним (дефектним) и тражити помоћно вучно возило.

ЕЛЕКТРИЧНА ВУЧА

ПОСТУПАК ЗА СЛУЧАЈ КВАРА НА ЕЛЕКТРИЧНОМ ВУЧНОМ ВОЗИЛУ

Члан 40.

Машиновођа је дужан, поред руковања и опслуживања вучног возила, да отклања и извесне кварове настале на вучном возилу, у складу са упутствима за одржавање, који не угрожавају његову безбедност, како би одвезао воз по могућству до крајње станице воза или до станице где је могуће квар вучног возила отклонити. Кад машиновођа у путу примети квар вучног возила, дужан је одмах да приступи оцењивању тежине квара и одлучи како ће даље поступити, према одредбама упутства за руковање вучним возилом.

Уколико отклањање квара захтева напуштање управљачнице, машиновођа мора зауставити воз.

Уколико не може да отклони квар, извештава отправника возова или ТК диспечера и надлежног диспечера вуче и ТКП.

Када је неопходан долазак помоћног вучног возила које је у једнопоседу, поступак расквачивања и квачења помоћног вучног возила у станицама без маневарског особља и на отвореној прузи обавља помоћник машиновође, односно машиновођа дефектне локомотиве.

У случају појединих кварова важе следеће одредбе:

а) Уређаји безбедности кретања вучног возила

1. Када уређај за контролу будности машиновође - будник на вучном возилу за време вожње постане неисправан,

машиновођа га искључује и наставља вожњу смањеном брзином, од највише 60km/h, до наредне станице, у којој зауставља воз и оглашава вучно возило неспособним (дефектним) за даљу вожњу.

2. Поступак у случају квара ауто-стоп уређаја у току вожње вучног возила регулисан је чланом 51. овог Правилника и односи се на двопосед и на једнопосед вучног возила.
3. У случају квара брзиномера или недостатка траке поступити по прописима о руковању брзиномерним уређајима и обради региструјуће траке.

б) Пантограф

У случају оштећења једног од пантографа или једне групе пантографа, оштећени пантограф машиновођа ће спустити, искључити оштећени пантограф или групу пантографа, растављач отворити и наставити даљу вожњу са исправним пантографом.

с) Одводник пренапона

У случају квара (пробоја) одводника пренапона, машиновођа проглашава вучно возило неспособним (дефектним) и тражи помоћну локомотиву. Ако се вучно возило састоји из више јединица и ако се исправним јединицама може извршити вожња, машиновођа ће искључити возило које има одводник а са осталим наставити вожњу.

д) Главни прекидач

Ако откаже рад главни прекидач проверити притисак и заштиту и два пута покушати укључење и уколико не укључи, огласити вучно возило неспособним (дефектним).

е) Изолатори и растављачи на крову

У случају лома или пробоја изолатора, огласити вучно возило неспособним (дефектним).

ф) Вучни мотор

У случају квара вучног мотора, машиновођа ће установити о ком се мотору ради, искључиће тај вучни мотор или ту групу мотора, а вожњу наставити према могућностима, односно тражити помоћно вучно возило.

г) Делови електроопреме

У случају оштећења делова електроопреме, машиновођа спушта пантографе, зауставља воз и осигурава га, затим врши преглед уређаја, тражи узрок квара, установљава обим квара и, по могућности, отклања га и наставља даљу вожњу, Уколико не може да отклони квар, оглашава вучно возило неспособним (дефектним) и тражи помоћно вучно возило.

ћ) Бирач напона (степенаста пребацивач)

У случају квара погонског мотора бирача напона, код двопоседа изврши се пребацивање на ручно послуживање и вучно возило наставља вожњу саручним опслуживањем од стране помоћника машиновође према сигнализацији коју даје машиновођа.

Код једнопоседа огласити вучно возило неспособним (дефектним).

и) Трчећи строј

У случају квара на:

- осовинским лежајевима (грејање) и на клизачима;
- осовинским склоповима (прелом осовине, бандажа, прскање точкова);
- носећим и амортизационим гибњевима и амортизерима;
- раму обртног постоља;
- кочном полужју, држачима кочних уметака и умецима, и
- клизачима сандука кола, клизачу обртног постоља и шољи обртног постоља, вучно возило се оглашава неспособним (дефектним).

ј) Ваздушни систем вучног возила

1. Ако за време вожње услед квара компресора престане довођење ваздуха, воз треба зауставити и покушати пронаћи и отклонити квар.

Ако не успе покушај отклањања квара за најкраће време, према упутству за руковање тим возилом, или покушајем руковања из другог командног места, вучно возило се оглашава неспособним (дефектним).

2. Ако дође до квара аутоматске (продужне) кочнице вучног возила, вучно вучно возило се оглашава неспособним (дефектним) и мора се тражити помоћно вучно возило.

Ако дође до квара дела продужне кочнице која кочи само вучно возило, а кочник продужне кочнице је исправан, воз може да настави вожњу са прописаном брзином, с тим да се СКМ вучног возила покрије са СКМ воза. Уколико ово покривање са СКМ воза није довољно, воз ће наставити вожњу са смањеном брзином, која одговара СКМ.

Уколико дође до квара на директној (локомотивској) кочници, а аутоматска (продужна) кочница вучног возила и воза је исправна, воз ће наставити вожњу са прописаном брзином.

3. Ако у току вожње дође до препуњења главног вода, тј. притисак порасте изнад 5 bar, узрок је погрешно руковање или кварови.

При погрешном руковању треба приликом првог заустављања воза успоставити прописани притисак поступком предвиђеним за дотичну врсту кочника.

Код кочника који не могу сами да одстране препуњење поступак је двојак:

- при дозвољеној незаптивености главног вода ручицу кочника треба ставити у искључни положај, услед чега ће се снизити притисак у главном воду на прописану вредност од 5bar, а затим ручицу вратити у положај вожње;
- при прекомерној незаптивености вода у положају вожње треба заврнути капу кочника, односно регулатор при-

тиска чиме се опруга притеже и повећава притисак у главном воду: капу односно регулатор притиска притегнути до притиска препуњења. Након тога треба полагано одвијати капу и тиме смањити притисак у главном воду брзином од 0,1bar за 1 минуто на прописану вредност од 5bar.

- Код кочника који могу аутоматски одстранити препуњење, кочник се ставља у такав положај да се препуњење смањи испуштањем ваздуха из главног вода таквом брзином да се распоредници не активирају. Ови кочници испуштају ваздух из главног вода тако што за 10 минута смање притисак од 6 на 5bar.

4. Ако се при препуњењу главног вода укаже потреба за кочењем, тада се ово сме извршити смањењем притиска у главном воду од највише 1bar. Ово не важи за кочење у случају опасности.

5. Ако се препуњење кочнице није могло отклонити, тј. није се могао постићи радни притисак од 5 bar све до станице у којој долази до промене вучног возила или локомотивског особља, тада машиновођа који предаје воз мора саопштити ово препуњење кочнице машиновођи који прима воз.

6. Ако се за време вожње сумња да су у возу поједине кочнице закочене, тј. постоји укочење точкова појединих кола у возу, онда треба једним таласом пуњења притисак главног вода преко регулатора притиска или изравњавача повисити за 0,2bar од радног притиска ради откочивања. То препуњење не сме бити 5,5 bar. Ако се овим укочени точкови не откоче, воз треба зауставити и препуњење кочница отклонити повлачењем откочника. Машиновођа може наставити вожњу после извршене потпуне пробе кочница А.

7. Ако машиновођа за време вожње примети какав квар на кочницама воза дужан је да о томе обавести возовођу или прегледача кола приликом првог заустављања уколико их има у станици. Ако се ради о недостатку који угрожава безбедност саобраћаја, потребно је одмах извршити преглед возила, квар отклонити или кочницу искључити, а по потреби возило искључити из воза.

8. Ако се утврди недовољно дејство кочница или се посумња у недостатке који би могли угрозити безбедност саобраћаја, тада воз треба одмах зауставити, недостатке отклонити и извршити потпуну пробу кочница А.

9. Ако се код воза без возовође кочница неких кола искључи на отвореној прузи или у саобраћајном отпремништву, машиновођа мора проверити да ли воз има довољно СКМ. Уколико воз нема довољно СКМ, прорачунати брзину воза и нове кочне односе, попунити нови Извештај о саставу и кочењу воза С-4 и у првој станици зауставити воз и обавестити отправника возова о насталом случају и надлежног диспечера вуче и ТКП.

10. Уколико на прузи дође до принудног кочења воза услед дејства ауто стоп уређаја, машиновођа ће поступити према члану 51. овог Правилника.

11. Код квара кочнице чеоне локомотиве воза са запрегом, треба зауставити воз, обавестити машиновођу возне (друге) локомотиве да преузме кочење воза до првог службеног места брзином до 25 km/h, где се мора извршити замена места локомотива у возу. Сигнализацију преузима машиновођа из чеоне локомотиве сигналимa или радио-везом.

12. Код квара кочнице чеоне локомотиве воза са потискивалицом, треба зауставити воз, обавестити машиновођу потискивалице, који преузима кочење воза и наставља кретање воза брзином до 25 km/h до првог службеног места. Сигнализацију преузима чеона локомотива сигналимa или радио-везом.

У првој станици, односно службеном месту заменити неисправну локомотиву.

13. Потискивалица сме потискивати воз само ако има све исправне кочнице којима је опремљена.

к) Квар сирене вучног возила

1. Ако се на возној локомотиви или потискивалици поквари сирена, машиновођа не сме даље возити воз и мора тражити помоћну локомотиву.

Изузетно од одредбе става 1, ове тачке, код возова који се коче ваздушно, ако овакав квар настане на отвореној прузи, воз сме продужити даљу вожњу до прве станице према видљивости пруге, али највише са 30 km/h у складу са одредбама Саобраћајног правилника. Уколико се у првој станици локомотивска сирена не може поправити, локомотива се сматра неспособном за даљу вожњу.

2. Ако су на челу воза две локомотиве (возна и запрежна, или возна и радна локомотива ван службе), па се на првој локомотиви још у станици поквари локомотивска сирена, као прву локомотиву треба ставити ону која има овај уређај исправан.

Ако се овакав квар деси на отвореној прузи, машиновођа прве локомотиве мора зауставити воз и о квару известити возопратно особље и машиновођу друге локомотиве. При даљој вожњи, до прве наредне станице, потребне сигнале даваће машиновођа друге локомотиве, а у станици ће поступити како је прописано у ставу 1. ове тачке. За време овакве вожње машиновођа прве локомотиве упозорава машиновођу друге локомотиве на потребу давања сигналних знакова ручним сигналним средствима, а пред тога, још и довикивањем.

Даља вожња у случајевима из става 2. ове тачке са отворене пруге сме да се продужи брзином прописаном у тачки 1. овог одељка.

л) Неисправни уређаји за управљање вучним возилом у чеоној управљачници

Ако за време вожње у управљачници на челу воза настане такав квар да се погонским уређајем вучног возила не може управљати, машиновођа ће поступити према следећем:

1. Ако постоји телефонска веза између управљачница, а још једна од управљачница је поседнута машиновођом, управљање погонским уређајем ће преузети машиновођа у другој управљачници, а споразумевање ће се обављати телефоном и сигналимa, и воз може наставити вожњу редовном брзином. Кочницом управља машиновођа у управљачници на челу воза.

2. Ако не постоји телефонска веза између управљачница, а једна од управљачница је поседнута машиновођом, воз се мора зауставити и машиновођа је дужан да обавести возопратне раднике и машиновођу у другој управљачници, који преузима руковање погонским уређајем. Кочницом наставља даље да рукује машиновођа у управљачници на челу воза. Споразумевање између машиновођа обавља се путем сирене, а воз може наставити највећом брзином до 60km/h. Сигнални знаци се посебно прописују или се споразумно договарају.

3. Ако се на вучном возилу налази само један машиновођа, онда он зауставља воз и обавештава возопратно особље о квару. Вожњу наставља највећом брзином до 25km/h тако што машиновођа поседује другу управљачницу, из које рукује погонским уређајима и кочницом воза, а уколико их има, управљачницу на челу воза поседује помоћник машиновође или возовођа, који дају потребне сигнале за даљи саобраћај само до наредне станице или за маневру. Уколико се квар у наредној станици не може отклонити, возило, ако за то постоји могућност, окренути тако да на чело воза дође исправна управљачница или вучно возило огласити неспособним (дефектним).

h) Неисправна светла

Ако за време вожње воза на отвореној прузи код чеоних сигнала ноћу не светли ниједно светло, воз се мора зауставити и сигналне светилке осветлити. У случају да није могуће осветлити ниједну чеону светилку или је заменити другом, осветљеном, воз наставља вожњу до прве станице опрезно, са највећом брзином до 15km/h. Уколико од чеоних светилки светли само једна (укључујући рефлекторску), воз се не мора заустављати на отвореној прузи, већ даљу вожњу до прве станице сме наставити опрезно. У станици се морају предузети мере да се чеони сигнали осветле. Ако ово није могуће, воз може наставити даљу вожњу под условом да се осветли бар једна светилка. Станице и пружно особље на путу воза обавештавају се да воз саобраћа само са једном осветљеном чеоном светилком.

Ако се неки од завршних сигнала теретног воза у току путовања изгуби или постане неупотребљив, замењује се резервним у првој станици. Воз може наставити даљу вожњу под условом да има бар једну црвено – белу правоугаону плочу превучену рефлектујућом материјом, о чему се обавештавају станице и пружно особље на путу воза.

Код потискивалице код које се не може осветлити само по једна сигнална светилка на предњој и задњој страни има као ноћни сигнални знак на предњој страни две беле, а на задњој страни две црвене светлости у истој висини, сходно Правилнику о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи.

Ако се код завршног сигнала угаси црвена светлост, угашена завршна светилка мора се упалити у првој станици.

Вучна возила која излазе из депоа морају имати исправне чеоне и завршне сигнале.

i) Даљинско управљање

Код квара даљинског управљања (мултипл-команде) спрегнутих вучних возила и ако су друга вучна возила поседнута, вожња се наставља несметано, с тим да чеоно вучно возило преузима сигнализацију промене снаге сигнаlima или радио-диспечерском везом.

Уколико друга вучна возила нису поседнута, вожња се наставља са могућом брзином са једним вучним возилом до првог службеног места, где ће се тражити замена неисправног вучног возила.

Уколико је квар настао у првом вучном возилу, преузети руковање из другог вучног возила, према условима датим у одељку “Неисправни уређаји за управљање вучним возилом у чеоној управљачници” (одељак 1 овог члана).

n) Пожар

У случају пожара на вучном возилу треба одмах спустити пантографе, искључити друге изворе струје, возило зауставити на приступачном месту и приступити гашењу пожара. По извршеном гашењу вучно возило огласити неспособним (дефектним) и тражити помоћно вучно возило.

МЕРЕ ОПРЕЗНОСТИ ПРИ УПОТРЕБИ ОКРЕТНИЦА И ПРЕНОСНИЦА И ПОСТУПАК ЗА СЛУЧАЈ КВАРА НА ВОЗНИМ СРЕДСТВИМА И КОД УДЕСА

МЕРЕ ОПРЕЗНОСТИ ПРИ УПОТРЕБИ ОКРЕТНИЦА И ПРЕНОСНИЦА

Члан 41.

1. Приликом прилажења окретници или преносници са вучним возилом машиновођа се уверава да ли је окретница - преносница постављена правилно и да ли је осигурана у свом положају. Вожња на окретници - преносници или силажење са ње може се извршити само ако је постављена за одговарајући колосек, ако је добро учвршћена и ако сигнал окретнице - преноснице то дозвољава. Брзина вожње на окретници - преносници или приликом силажења са ње мора одговарати брзини човечијег хода.

Након завршеног окретања вучног возила, силазак вучног возила када је окретница забрављена врши се после сигналног знака радника који је вршио окретање са брзином човечијег хода до првог међика.

2. У току окретања окретнице, односно кретања преноснице вучно возило мора бити закочено. Ако ваздушна кочница није употребљива (исправна), вучно возило треба укочити ручном или паркирном кочницом и осигурати ручним папучама.

Код електровучних возила пантограф мора бити спуштен, а код дизел-вучних возила мора бити мењач смера вожње у “0” (нултом) положају.

ПОСТУПАК У СЛУЧАЈУ КВАРА НА КОЛИМА**Члан 42.**

1. Ако се у станици примети нека неисправност на колима или на њиховом товару, а у тој станици нема прегледача кола, дужност је машиновође да кола прегледа и да неисправност отклони. Ако то није могуће, кола се искључују из воза.

2. Ако се неисправност на колима или товару примети на отвореној прузи, треба се на сваки начин постарати да се кола оспособе за вожњу до наредне станице, тако да воз може продужити пут и ослободити пругу, а ако то није могуће, треба воз у два или више делова увући пажљиво у станицу.

За оправку кола машиновођа може тражити помоћ од возног особља.

3. Ако машиновођа у станици уз помоћ осталог особља не може без знатног закашњења воза оспособити кола за даљу вожњу, поступиће по наређењу надлежног диспечера вуче и ТКП.

4. Ако је узрок неисправности кола квар аутоматске кочнице, кочницу искључити.

5. Ако је квар на тегљенику или одбојницима кола, треба их у изузетном случају уврстити на крају воза или кола искључити из воза.

6. Док је машиновођа заузет прегледом или оправком кола, помоћник машиновође, мора безусловно остати на вучном возилу, а код једнопоседа дужан је да изврши следеће радње:

- да искључи команде којима се управља вучним возилом и обезбеди да не дође до самоукључења команди којима се преноси погон на погонске осовине;
- да ваздушном кочницом закочи воз и обезбеди његово трајно закочење;
- да притврдном кочницом закочи вучно возило;
- да ноћу осветли управљачницу, а предње сигналне светилке на возилу остави укључене;
- да по потреби закључа, односно забрави сва врата за улаз у вучно возило и кључеве понесе са собом;
- да остави вучно возило да ради на празном ходу ако је то потребно ради обезбеђења рада помоћних уређаја на возилу, као што су: компресор, вентилатори за хлађење и сл.;
- да предузме и друге прописане мере обезбеђења вучног возила и воза.

Ове радње дужан је да изврши и машиновођа маневарске локомотиве у једнопоседу када напушта локомотиву у току маневре.

ПОСТУПАК ПРИЛИКОМ УДЕСА**Члан 43.**

Машиновођа или машиновођа на маневри који је непосредно учествовао, који је очевидац или има сазнање о настанку несреће или незгоде, дужан је да одмах и без одлагања усмено, телефонски или на неки други погодан начин, о томе обавести запослене који врше регулисање саобраћаја код управљача инфраструктуре и заинтересоване запослене у оквиру „Србија Карго” а.д.

1. У случају исклизнућа вучног возила, прва је дужност машиновође да се увери да ли су настала и каква оштећења на возилу.

Код дизел вучних возила извршити преглед резервоара и система за гориво. У случају цурења горива, искључити изворе струје и покушати спречити даље цурење, а уколико је то немогуће, припремити ватрогасна средства. У случају да се машиновођа мора удаљити од вучног возила, задужиће помоћника машиновође да пази како не би дошло до пожара.

Код електро вучних возила треба спустити пантографе уколико су у вези са контактним водом и искључити изворе струје.

2. У случају несреће или незгоде машиновођа утврђује километарски положај, место на возу, обим несреће или незгоде, да ли има повређених или усмрћених, да ли је избио пожар или прети избијање пожара и проходност суседног колосека, о чему обавештава надлежног диспечера вуче и ТКП и отправника возова или ТК диспечера, тражи помоћ од јединице вуче и искључење напона на електрифицираним пругама, да би јединица вуче знала како даље да поступи. До приспећа помоћи машиновођа је дужан да са осталим особљем обави све могуће припреме које ће олакшати даљи рад, водећи рачуна да се трагови узрока удеса не униште.

3. У свим случајевима удеса или сметњи у саобраћају дужност особља вучних возила је да осигура своје вучно возило, на двоколосечним пругама мора водити рачуна да осигура вожњу другим колосеком.

4. Код дизел вучних возила обезбедити воду од замрзавања, а уколико то није могуће, воду испустити из система за хлађење и грејање и систем за грејање издувати.

5. Ако вучно возило није оштећено, а остале околности не захтевају другачије, држати га спремно да у случају потребе може помоћи у раду.

6. После осигурања вучног возила особље вучног возила дужно је помагати око отклањања последица удеса.

7. У случају озледе лица поступа се по прописима о пружању прве помоћи.

8. У случају гажења лица или налета на друмско возило, машиновођа обавештава надлежног диспечера вуче и ТКП, отправника возова или ТК диспечера и поступа по даљем упутству.

МЕРЕ ОПРЕЗНОСТИ ПРОТИВ ПОЖАРА

Члан 44.

1. Мере опрезности против пожара, као и поступак када пожар избије прописани су Законом о заштити од пожара, односно Правилима заштите од пожара Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ а.д. и Правилником о опремању железничких возила апаратима за гашење пожара у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“ а.д.

2. Дизел и електровучна возила морају бити снабдевена одговарајућим бројем ручних апарата за гашење пожара средствима за гашење, сходно одредбама Правилника о опремању железничких возила апаратима за гашење пожара у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“ а.д.

Машиновођа вучног возила дужан је да врши преглед и поступа са њима у складу са овим правилником.

РУКОВАЊЕ ИНДУКТИВНИМ АУТОСТОП-УРЕЂАЈИМА „I 60“

ЗАДАТАК АС УРЕЂАЈА

Члан 45.

1. Аутостоп-уређаји имају задатак да повећају безбедност у железничком саобраћају у случајевима када машиновођа не примети или не предузме одговарајуће мере за смањење брзине испред сигналног знака „Ограничена брзина“, односно за заустављање воза испред сигналног знака „Стој“ и да својим деловањем аутоматски уведу брзо кочење у циљу заустављања воза код сигнала на прузи, односно одређеног места опасности у станицама.

2. АС-уређај делује на одговарајући начин код следећих сигналних знакова:

а) на главним сигнаlima:

- црвено - „Стој“, сигнални знак 4;
- жуто мирно - „Опрезно, очекуј стој“, сигнални знак 6;
- жуто трепћуће и жуто мирно - „Ограничена брзина, очекуј стој“, сигнални знак 8;
- жуто трепћуће и зелено мирно - „Ограничена брзина, очекуј слободно или опрезно“, сигнални знак 9;
- жуто трепћуће и зелено трепћуће - „Ограничена брзина, очекуј ограничење брзине“, сигнални знак 10;
- зелено мирно и жуто мирно - „Ограничена брзина“, сигнални знак 11;
- црвено мирно и жуто трепћуће - „Опрезан улазак у станицу са 10 km/h“, сигнални знак 12а;
- зелено трепћуће - „Слободно, очекуј ограничење брзине“, сигнални знак 7;
- главни сигнал - неосветљен;

б) на предсигнаlima:

- жуто мирно - „Очекуј стој“, сигнални знак 13;
- зелено трепћуће - „Очекуј ограничење брзине“, сигнални знак 15;
- предсигнал - неосветљен;

с) на сигнаlima за ограничење брзина, сигнални знак 40а;

д) на сигнаlima лагане вожње, сигнални знак 97а;

е) на сигнаlima за смањење брзине, сигнални знак 99.

3. АС-уређај не ослобађа машиновођу од обавезе да посматра показане сигналне знакове и поступа по њима.

ДЕЛОВИ АС УРЕЂАЈА

Члан 46.

1. АС-уређаје делимо на:

- пружне уређаје (бализе у зависности са сигнаlima), који су уграђени на одређеним тачкама пруге и преносе информације са пруге на вучно возило, а састоје се од комбинованих пружних бализа, са две резонантне фреквенције 1000/2000Hz и бализа са резонантном фреквенцијом 500Hz. Пружне бализе уграђују се код предсигнала - првог просторног сигнала испред улазног сигнала, улазних сигнала, излазних сигнала на главном пролазном колосеку, просторних сигнала АПБ, сигнала за ограничење брзине, сигнала лагане вожње и сигнала за смањење брзине;
- локомотивске уређаје, под којима се подразумевају уређаји уграђени на вучном возилу подешени за пријем информација са пружних бализа индуктивним утицајем на фреквенцијама 500Hz, 1000Hz и 2000Hz.

2. Делови АС-уређаја на командном пулту машиновође - Командни пулт АС-уређаја представљају тастери и контролне сијалице. Број тастера и сијалица зависи од серије вучног возила. Контролне сијалице и тастери уграђени су у управљачници машиновође на месту које омогућава добар преглед и лако руковање.

НАЧИН ДЕЛОВАЊА АС-УРЕЂАЈА

Члан 47.

Присилно аутоматско кочење наступа у следећим случајевима:

- тастер „Будност” није послужен у времену од 4 секунде након проласка вучног возила поред сигнала који показује један од сигналних знакова наведених у члану 2. тачка 2. овог Правилника, осим сигналног знака 4, 12а и неосветљеног главног сигнала;
- код проласка вучног возила преко активне пружне бализе 2000Hz, тј. поред главног сигнала који показује сигнални знак 4, сигнални знак 12а, ако није притиснут тастер „Вожња по налогу”, односно поред неосветљеног главног сигнала;
- ако након послуживања тастера „Будност” брзина воза не буде смањена на одређену у време када уређај врши временске провере брзине из члана 49. овог Правилника;
- код проласка вучног возила преко активне пружне бализе од 500Hz када брзина није сведена на прописане границе из члана 49. овог Правилника.

У моменту када аутоматски наступи присилно кочење, машиновођа је дужан да постави кочник продужне кочнице у положај брзог кочења.

АС-уређај мора бити укључен код свих вучних возила код којих је уграђен, у свим случајевима када саобраћају као воз. Искључити се смеју само код случајева наведених у члану 51. тачка 2. овог Правилника.

ЗАДАЦИ МАШИНОВОЂЕ КОД ПРИПРЕМЕ ЗА ВОЖЊУ, УКЉУЧИВАЊЕ АС-УРЕЂАЈА

Члан 48.

1. Пре избора смера вожње машиновођа мора обавити следеће операције:

- врши избор потребног режима вожње према табели 1 из члана 49. овог Правилника;
- проверава да ли је славина којом је АС-уређај повезан са главним ваздушним водом у положају „Укључено”;
- аутоматски прекидачи за ауто стоп-уређај морају бити у положају „Укључено”;

После спровођења наведених операција АС-уређај је спреман за укључење, које се врши избором смера вожње. Уређај се тада налази у основном положају и спреман је за погон.

2. Ако се код укључења АС уређаја појаве неправилности, треба поступити сходно члану 51. овог Правилника.

3. Пре почетка вожње и изласка из депоа машиновођа мора спровести поступак са региструјућом траком у складу са прописима о руковању брзиномерним уређајима на вучним и другим возилима и обради региструјуће траке.

4. Пре изласка вучног возила из подручја депоа потребна је претходна провера исправности АС-уређаја. Вожњом преко активираних пружне бализе 2000Hz, која се уграђује на подручју депоа (обично на излазном колосеку), треба утврдити да ли кочиони систем ступа у деловање.

ПОСТАВЉАЊЕ ПРЕКЛОПНИКА „РЕЖИМ“ ВОЖЊЕ

Члан 49.

1. „Режим” вожње се одабира према максималној брзини воза и има означена три (3) режима:

- „режим 1”
- „режим 2”
- „режим 3”

2. Према одабраном режиму вожње, уређај ће аутоматски извршити проверу брзине:

- у „режиму 1” након 20 секунди,
- у „режиму 2” након 26 секунди,
- у „режиму 3” након 34 секунди,

по преласку преко активне пружне бализе 1000Hz, која се уграђује код свих главних сигнала који показују сигнални знак за смањење и ограничење брзине, и преко бализе од 500Hz испред улазних сигнала. Брзине у моментима временске контроле брзине морају бити мање од наведених у следећој табели:

„Режим”	за V _{max}	Временска контрола брзине 1000/2000Hz	Гранична брзина	
			1000/2000Hz	500Hz
1	2	3	4	5
1.	преко 100km/h	20sec	90km/h	65km/h
2.	80 - 100km/h	26sec	65km/h	50km/h
3.	до 80km/h	34sec	50km/h	40km/h

У колони 5 табеле наведене су брзине допуштене у појединим режимима вожње, код вожње преко активне пружне бализе 500Hz. Ова бализа има за задатак допунску проверу брзине на удаљености 150-250m испред улазног сигнала који показује сигнални знак 4 - „Стој” или сигнални знак „Ограничена брзина”.

Ако су брзине вожње веће, било у тачкама временске контроле брзине, било код преласка бализе 500Hz, наступиће присилно кочење.

ПОСЛУЖИВАЊЕ АС-УРЕЂАЈА ЗА ВРЕМЕ ВОЖЊЕ

Члан 50.

1. За време вожње машиновођа вучног возила мора руковати:

а) тастером „Будности”

Машиновођа мора притиснути тастер „Будност” у року од 4 секунде по пролазу вучног возила поред сигнала који ма се сигналише ограничење или смањење брзине. Притиском на тастер „Будност” јавља се звучни сигнал и засветли контролна сијалица АС-уређаја. (информација о употреби тастера „Будност” код одређеног вучног возила прописана је приручником за руковање тим вучним возилом).

Звучни сигнал престаје отпуштањем тастера будности. Контролна сијалица светли све док се не изврши временска провера брзине, након чега се гаси. Притиском на тастер „Будност” машиновођа потврђује да је уочио сигнални знак при којем је активна пружна бализа од 1000Hz, те тиме привремено деактивира деловање локомотивског уређаја на кочиони уређај локомотиве.

Наиласком вучног возила поред сигнала који сигналише ограничење и смањење брзине, у локомотивском АС-уређају укључује се временски прекидач за временску контролу брзине.

Уколико машиновођа у интервалу од:

- 20 секунди (за „режим 1”) не смањи брзину воза испод 90km/h,
- 26 секунди (за „режим 2”) не смањи брзину воза испод 65km/h,
- 34 секунди (за „режим 3”) не смањи брзину воза испод 50km/h,

уређај делује тренутно преко својих електропнеуматских и пнеуматских елемената на помоћни вентил, који празни главни ваздушни вод те на тај начин почиње присилно кочење.

Употреба тастера „будност” код одређеног вучног возила прописана је приручником за руковање тим вучним возилом.

б) тастером „Вожња по налогу”

Ако је главни станични или пружни сигнал у квару, неосветљен или показује сигнални знак „Стој”, а треба га изузетно проћи по одредбама Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи, машиновођа мора притиснути тастер „Вожња по налогу”. На тај начин се спречава принудно кочење. Отпуштањем тастера „Вожња по налогу” уређај се доводи у основно стање.

Овај тастер се може блокирати у положају „Укључено”. Све време док је у том положају, активна пружна бализа 2000Hz нема никаквог деловања на локомотивски АС-уређај.

У случају да воз улази у станицу на сигнални знак 12а, машиновођа је дужан да без посебног наређења притисне тастер „Вожња по налогу”.

У свим осталим случајевима забрањује се употреба тастера „Вожња по налогу”.

Када је притиснут тастер „Вожња по налогу”, укључен је звучни сигнал, који траје све док се тастер не ослободи.

с) тастером „Разрешење”

Код принудног кочења празни се главни ваздушни вод и јавља се звучни сигнал. Тастером „Разрешење” уређај се може довести у основно стање 5 - 7 секунди после пражњења главног ваздушног вода. При томе кочник продужне кочице мора бити у положају брзог кочења.

СМЕТЊЕ НА ЛОКОМОТИВСКИМ АС-УРЕЂАЈИМА

Члан 51.

1. Сметње код којих АС-уређај остаје укључен и опслужује се:

а) ако се код укључења не упали контролна сијалица, треба испитати њену исправност. То се може учинити избором другог режима вожње или провером у другој управљачници.

Ако се ова сметња не може отклонити, сматра се да је локомотивски уређај неисправан.

Ако се плава контролна сијалица угаси у току вожње, треба наставити вожњу до прве станице и извршити поступак из претходног става ове тачке, уз контролу аутоматских осигурача и славине АС-уређаја;

б) код једног присилног кочења без познатог узрока;

с) код присилног кочења одмах по укључењу;

д) код утврђених кварова на региструјућем брзиномеру или електричном региструјућем апарату и деловима који им припадају, ако не наступи присилно кочење;

е) код присилног кочења које настаје иако је постигнута одговарајућа брзина у моменту временске контроле брзине.

2. Сметње код којих се АС-уређај искључује:

АС-уређај се помоћу аутоматског прекидача искључује у следећим случајевима:

- а) обављање маневре возом локомотивом на скретничком подручју 10 минута и више;
- б) ако се понавља присилно кочење чији узроци нису познати (машиновођа их не може отклонити или открити);
- с) ако се помоћу тастера „Разрешење” не може разрешити присилно кочење.

3. Трајно деловање присилног кочења:

Ако вучно возило стане тако да локомотивска пријемна глава буде тачно изнад активираних пружних бализе 2000Hz, наступа трајно присилно кочење.

У таквом случају машиновођа је обавезан:

- а) да избором смера вожње у неутрални положај („Стој”) искључи локомотивски уређај и затвори славину;
- б) да откочи ваздушну кочницу;
- с) да покрене вучно возило како не би наступило поновно трајно деловање;
- д) да укључи локомотивски уређај и рукује тастером „Разрешење”.

4. Поступак код сметњи:

Да би се исправно и једнообразно поступало у случајевима када код АС-уређаја наступе неправилности, потребно је следеће:

- зауставити воз на првој наредној станици и обавестити отправника о неправилностима;
- испунити образац EV-63 (Захтев за одржавање возила) о сметњи и предати га у оближњој радионици или депоу. Уколико таква радионица или депо нема сервис **I 60**, машиновођа је дужан да испуњени образац на уобичајени начин преда у матичном депоу, уз пријаву сметњи.

СМЕТЊЕ НА ПРУЖНИМ АС-УРЕЂАЈИМА

Члан 52.

Када је примећено оштећење пружних уређаја (бализа 500Hz, 1000Hz и 200Hz), потребно је:

а) Машиновођа је приметио да није деловала једна пружна бализа. У таквом случају потребно је зауставити воз у првој станици и писмено на образцу С-6 обавестити отправника о примећеној сметњи.

Када је отправник обавештен од машиновође воза о квару пружних АС-уређаја, мора Општим налогом (образак С-20) обавестити возове о квару на тој деоници. У таквом случају машиновођа је дужан да код неисправне бализе рукује тастером „Вожња по налогу”. То из разлога да се воз не би непотребно задржавао ради присилног кочења.

У случају да се квар бализе региструје код режима „1”, отправник возова је дужан да узастопне возове обавести општим налогом С-20 да је на тој деоници највећа брзина 100km/h.

б) Ако дође до присилног кочења, иако је брзина вожње била у границама прописане у моменту пролаза покрај главног сигнала који показује сигнални знак „Слободно” или на одсеку временске контроле брзине, потребно је:

- по могућности утврдити узрок;
- стати на следећој станици и обавестити отправника о вероватном оштећењу сходно тачки а) овог члана;
- до наредног главног сигнала воз мора возити опрезно, према видљивости, тако да се може по потреби испред њега зауставити.

ПОСТУПАК КОД ВОЖЊЕ СА ЗАПРЕГОМ ИЛИ ПОТИСКИВАЛИЦОМ

Члан 53.

1. Код вожње са запрегом АС-уређај у возној локомотиви треба искључити, а у запреги укључити. Ако је АС-уређај запреге у квару, потребно је, по могућности, локомотивама заменити места.

2. Код потискивалице АС-уређај мора бити искључен без обзира да ли је у служби заквачена или отквачена.

ЗАДАЦИ МАШИНОВОЂЕ КОД ЗАВРШЕТКА СЛУЖБЕ (ТЕХНИЧКА ПРЕДАЈА)

Члан 54.

1. Након завршене вожње локомотивски АС-уређај се мора искључити избором смера вожње у неутрални положај.

2. Вучно возило треба оставити тако да локомотивска пријемна глава не остане изнад топлотних извора због могућности оштећења.

3. Код предаје возила у матични депо машиновођа је обавезан да на одређени начин пријави надлежним све неправилности уочене на прузи, па и оне најмање.

4. Истовремено мора да прегледа истрошеност региструјуће траке и постави нову, ако је то потребно.

ОРГАНИЗАЦИЈА САОБРАЋАЈА И РАД НА ПРУЗИ И ВУЧНИМ ВОЗИЛИМА ОПРЕМЉЕНИМ АС - УРЕЂАЈИМА**Члан 55.**

1. На пругама, односно деловима пруга пуштеним у експлоатацију (редован рад) сва вучна возила морају саобраћати са укљученим АС-уређајем.

Укључивање АС-уређаја на вучном возилу вршити у полазној станици или у станици у којој воз по реду вожње последњи пут стаје пре наилаaska на пругу, односно део пруге опремљен АС-уређајем.

Искључивање АС-уређаја на вучном возилу вршити по одласку са пруге, односно дела пруге опремљеног АС-уређајима.

2. У случају да код воза у току вожње дође до квара на АС-уређају вучног возила, такво вучно возило може наставити вучу односног воза уз испуњење услова из чланова 51. и 52. овог Правилника само до прве могуће замене вучног возила или допреме вучног возила до депоа, односно радионице за одржавање, а максимална брзина воза не сме бити већа од 100 km/h.

Отправник возова станице, односно ТК диспечер којем је изјављен квар АС-уређаја на вучном возилу, наредиће возном особљу односног воза смањење максималне брзине до 100 km/h и то отпраvник возова Општим налогом С-20, а ТК диспечер диспечерским наређењем. Поред тога, о томе да ће воз саобраћати са искљученим АС-уређајем смањеном максималном брзином, отпраvник возова, односно ТК диспечер обавестиће и све станице дела пруге опремљене пружним делом АС-уређаја.

2.1. У смислу прве алинеје тачка 4. члан 51. и члан 52. под а) и б) у непосредним и повремено непосредним станицама отпраvником возова, машиновођа даје извештај о неисправности АС-уређаја првенствено путем радио-диспечерске везе (РДВ) уколико је вучно возило опремљено истим као и пруга и ако је РДВ исправан, а ако не постоје услови онда ће машиновођа зауставити воз у односној станици и пошто отпраvника возова нема о насталој сметњи на АС-уређају известиће диспечера телекоманде. Овај извештај машиновођа даје са телефона из просторије овлашћеног станичног радника ако исти у то време врши службу у станици или са телефона код излазног сигнала уколико је то обзиром на дужину воза повољније, а у сваком случају са телефона излазног сигнала када је просторија овлашћеног радника закључана, тј. када је станица непосредна. О напред наведеним околностима на основу прегледа у књижици реда вожње да ли је нека станица или није поседнута, машиновођа ће водити рачуна још код заустављања воза у односној станици и воз зауставити тако како би се за давање обавештења отпраvнику возова, односно ТК диспечеру утрошило што мање времена.

2.2. Одредбама чланова 51. и 52 овог Правилника прописано је да машиновођа о уоченим сметњама у раду АС-уређаја обавештава отпраvника возова прве наредне станице без обзира да ли воз по реду вожње или по наређењу стаје у станици или не, а сходно напред наведеном у тачки 2.1, ТК диспечера у случају када станице нису поседнуте отпраvником возова. Обавештавање отпраvника возова писмено врши се на обрасцу „Ручни бележник возовође-машиновође на ТК-АПБ-МЗ пружи (С-6)“, а ТК диспечера РДВ-ом или телефоном.

Уколико је обавештавање извршено телефоном, машиновођа то евидентира у „Ручни бележник возовође-машиновође на ТК-АПБ-МЗ пружи (С-6)“.

3. Изузетно на пругама, односно деловима пруга које су опремљене пружним делом АС- уређаја пуштеним у експлоатацију (редован рад) могу саобраћати и вучна возила која нису опремљена АС-уређајима или са искљученим АС-уређајем услед квара у следећим случајевима:

- саобраћања воза по обилазној пружи;
- продужења кретања воза до прве могуће замене локомотиве у случају квара АС-уређаја за време вожње;
- допреме локомотиве до депоа, односно радионице за одржавање и сл.

4. Вучним возилима која су опремљена АС уређајем, после пуштања пружног дела АС уређаја на појединим пругама, односно деловима пруга у експлоатацији (редован рад) смеју руковати само радници који су обучени у раду са овим.

5. Руководиоци напред наведених секција и сектора, треба да се увере да се АС уређаји одржавају у исправном стању, како би се што више осигурао безбедан и уредан саобраћај. Посебно водити рачуна на то да вучно возило које је опремљено АС-уређајем мора изаћи из матичне јединице за одржавање возних средстава и јединице вуче са исправним АС-уређајем за пријем воза.

6. Свакодневна провера исправности индуктивног АС-уређаја врши се на следећи начин:

- приликом уласка у депо или локомотивски сервис вучно возило опремљено АС-уређајем прелази преко пружне бализе активне са 1000Hz;
- поред монтиране бализе постављен је сигнални знак 97а жути сигнални котур са црно-белим рубом окренут према вучном возилу. Испод котура монтирана је плава табла са натписом „за пробу АС“. Слова су исписана белом бојом;
- изласком из депоа или локомотивског сервиса вучно возило прелази преко пружне бализе активне са 2000Hz. Поред монтиране бализе постављен је сигнални знак 96а, црвени сигнални котур са белим рубом окренут према вучном возилу. Испод котура монтирана је плава табла са натписом „за пробу АС“. Слова су исписана белом бојом;
- пружне бализе монтира и одржава надлежна деоница за одржавање сигнално-сигурносних постројења. Усисна моћ бализа је знатно слабија и износи 20-25mA на мерном инструменту;

- сигналне котуре са плавим таблама са напписом „за пробу АС“ монтирају и одржавају надлежни депои и радионице.

Означавање у реду вожње

У књижици реда вожње у заглављу код реда вожње односног воза мора се ставити ознака „режима“ вожње:

- за максималну брзину воза већу од 100 km/h ознака „АСР-1“,
- за максималну брзину воза већу од 80-100 km/h ознака „АСР-2“ и
- за максималну брзину воза већу до 80 km/h ознака „АСР-3“.

Члан 56.

Укључење, искључење, руковање и отклањање сметњи на локомотивском АС-уређају одређеног вучног возила прописано је приручником за руковање тим вучним возилом.

ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 57.

Измене и допуне правилника врше се на начин и по поступку доношења правилника.

Члан 58.

Ступањем на снагу овог правилника престају да се примењују:

- *Правилник за вучу возова на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 16-3/11-91) ПР. 243,*
- *Упутство за рад особља вучних возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 8-9/91) УП-246*
- *Упутства за руковање индуктивним ауто стоп уређајем I 60 („Службени гласник Заједнице ЈЖ“, бр. 2/75, 7/78, 8/81 и 8/89) УП-425*

Члан 59.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у Службеном гласнику „Железнице Србије“.



Одлука Одбора директора „Србија Карго“ а.д. (од 5.12.2023. године) Број: 4/2023-1559-396

На основу члана 5. став 1. Закона о рачуноводству („Службени гласник РС“, број 73/2019 и 44/21), члана 1. Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 38/15 и 49/21) и члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“, број 60/2015 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд, је на седници одржаној дана 5.12.2023. године, донео

О Д Л У К У

1. Доноси се Правилник о благајничком пословању и рачуноводственом вођењу транспортних прихода у превозу ствари железницом.
2. Правилник из тачке 1. је саставни део ове одлуке.
3. Одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Важећи Правилник о благајничком пословању и рачуноводственом вођењу транспортних прихода у превозу робе железницом број 4/2021-1132-287 је донет од стране „Србија Карго“ а.д. 2021. године. Због потребе усклађивања општих