

Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky		
Bojový řád jednotek požární ochrany - taktické postupy zásahu		
Název: Zásah na hnacích železničních kolejových vozidlech	Metodický list číslo	3 S
Gestorem ředitelství Hasičské záchranné služby ČD	Vydáno dne: 29. října 2001	Stran: 3

I.

Charakteristika

- 1) Hnací železniční kolejová vozidla (dále jen „HŽV“) se dělí:
 - a) podle pohonu trakčního zařízení na
 - i) elektrická (elektrický motor na stejnosměrné nebo střídavé napětí),
 - ii) motorová (spalovací motor),
 - b) podle konstrukčního uspořádání na
 - i) skříňové lokomotivy - stanoviště strojvedoucího na čelech vozidla a strojovnou umístěnou mezi nimi,
 - ii) kapotové lokomotivy - stanoviště strojvedoucího uprostřed, případně na jednom čele vozidla,
 - iii) motorové vozy - stanoviště strojvedoucího na obou čelech vozidla a strojovnou za prvním stanovištěm strojvedoucího, příp. s trakčním agregátem uprostřed vozidla pod podlahou,
 - iv) elektrické a motorové jednotky ve složení hnací vůz, vložené vozy, hnací vůz příp. řídicí vůz - stanoviště strojvedoucího jsou umístěna na čelech celé jednotky a strojovny (mimo řídicích vozů) za těmito stanovišti s možností přístupu také z prostoru pro cestující.
- 2) Při zásahu na HŽV je třeba respektovat *nebezpečí na železnici* a dodržovat z toho vyplývající bezpečnostní opatření.

II.

Úkoly a postup činnosti

- 3) Zásah je nutné provádět z důvodu odborných činností a manipulací ve spolupráci s personálem železnice a o zásahu je nutné informovat operační středisko HZS ČD, jeho prostřednictvím povolat jednotku HZS ČD a vyzoomět odpovědné zaměstnance železnic pokud tak nelze učinit přímo. Odpovědnými zaměstnanci železnic jsou:
 - a) výpravčí ve službě nebo elektrodispečer - zajistí vypnutí trakčního vedení s ohledem na rozsah a druh zásahu nad příslušnou staniční kolejí v místě zásahu příp. společně s potřebným počtem sousedících kolejí nebo nad traťovou kolejí v místě zásahu, příp. dvou a více traťových kolejí, příp. i nad souběžnou traťovou kolejí; jednotka HZS ČD je oprávněna provést zajištění vypnutého stavu TV (tzv. zkratování),
 - b) dispečer generálního ředitelství ČD nebo oblastního podnikového ředitelství - zajistí vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu,
 - c) výpravčí přílehlých ŽST - zajistí vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu a zajistí odtažení HŽV mimo koleje se zapnutým TV,
 - d) strojvedoucí nebo jiný oprávněný zaměstnanec, který je oprávněn řídit HŽV příslušného druhu trakce a uvést HŽV do bezpečného stavu; ten také poskytne informace, na požádání odpojí průběžný kabel VN (1 až 3 kV) a zajistí před zásahem bezpečný stav HŽV.

- 4) Ohlášení přítomnosti jednotky na drážním tělese podle odst. 3 je nutné z důvodu snížení nebezpečí z provozu. Hlášení musí obsahovat:
 - a) místo zásahu, na trati i kilometrickou polohu,
 - b) druh zásahu.
- 5) V případě, že strojvedoucí není přítomen nebo nemůže konat a je nebezpečí z prodlení při záchraně lidského života nebo značných materiálních hodnot, může jednotka nouzově provést potřebné následující úkony pro zajištění **nouzového bezpečného stavu HŽV**:
 - a) **motorových se spalovacím motorem**
 - i) zastavit chod spalovacího motoru zpravidla červeně označeným „stop“ tlačítkem nebo vypínačem (příp. dvěma tlačítky) na stanovišti strojvedoucího,
 - ii) vypnutím všech i zaplombovaných jističů elektrického rozvaděče vozidla,
 - iii) v případě, že nevznikl požár, HŽV není uvedeno do bezpečného stavu a je zapotřebí vyprostit strojvedoucího, je možno vstupovat do strojovny za chodu spalovacího motoru jen s největší opatrností při boční stěně skeletu skříně a nedotýkat se agregátů i zařízení ve strojovně;
 - b) **elektrických stejnosměrných s odporovou regulací a elektrických střídavých**
 - i) stáhnout sběrače HŽV červeně označeným tlačítkem hlavního vypínače na stanovišti strojvedoucího a vizuálně zkontrolovat stažení sběračů,
 - ii) před provedením těchto úkonů je zakázáno vstupovat do strojovny HŽV a hašení je možno provádět pouze pomocí CO₂ nebo obdobných hasiv mimo práškových, a to jen z prostoru stanoviště strojvedoucího (po stažení sběračů může být el. napětí na kondenzátorech HŽV);
 - c) **elektrických s pulzní regulací** řady 111, 162, 163, 184, 362, 363, 470 a 471 - zde jsou některá zařízení ve strojovně i po stažení sběračů HŽV stále pod vysokým napětím (vstupní filtry, kondenzátory). Hašení lze provádět pouze pomocí CO₂ nebo obdobných hasiv mimo práškových, a to jen z prostoru stanoviště strojvedoucího; hašení vodou lze započít až po vyzkratování zmíněných zařízení, které může provést pouze zaměstnanec s průkazem způsobilosti k řízení HŽV příslušného druhu elektrické trakce.
- 6) HŽV nelze hasit práškem, vodou lze hasit až po odpojení a odborně provedeném vyzkratování elektrického napětí. Na hořící střeše HŽV je nutno se vyvarovat polití rozpálených keramických izolátorů vodou - nebezpečí úrazu.
- 7) Při zásahu na HŽV je nutné:
 - a) stanovit směr a způsob položení hadicového vedení s ohledem na průjezd vlaků nebo jakýkoliv pohyb ŽKV po kolejích v cestě vedení. Hadice je nutné vést pod jednotlivými kolejnicemi a mimo výhybky. Existuje nebezpečí výstřiku vody na zapnuté TV při prasknutí hadice (hadice vedené pod TV je vhodné zakrýt např. šterkem),
 - b) odpojit vozidlové baterie přímým odpojením bateriového kabelu na vozidlových bateriích,
 - c) zkontrolovat zajištění HŽV proti uvedení do pohybu. V případě potřeby nechat zajistit HŽV utažením potřebného počtu ručních nebo pořádacích brzd. Ruční brzdy HŽV jsou umístěny na stanovištích strojvedoucího,
 - d) stanovit ohrožení ŽKV a vozů sousedících s místem požáru a zajistit u odpovědného zaměstnance železnic odvoz těchto ŽKV z dosahu ohrožení,
 - e) pohybovat s jakýmkoliv ŽKV zúčastněnými na železniční nehodě mohou pouze osoby znalé jejich konstrukce, a to **pouze v případě záchrany lidských životů nebo odvrácení nebezpečí** za předpokladu zaznamenání původních postavení těchto

vozidel a případných zraněných nebo usmrcených osob pro potřeby vyšetřovacích orgánů. Při tom je třeba zohlednit sklonové poměry. Před zahájením posunu (mobilní požární technikou nebo ručně) je nutné v místě potřebného zastavení ŽKV položit na kolej zarážky. Pro zvýšení bezpečnosti se umísťují na tutéž kolej dvě a více zarážek za sebou.

- 8) Při nutnosti přizvednutí HŽV je možnost vyvázání podvozku od rámu HŽV a je nutno:
- provést oboustranné zajištění HŽV proti pohybu dle sklonových poměrů na trati pomocí kolejových zarážek, dřevěných podkladních klínů,
 - umísťovat zvedací zařízení na vyznačená místa pro zvedání nebo pod nápravami, podvozkové HŽV zvedat za obě nápravy současně,
 - zajistit zvedávané HŽV proti převrácení, poklesu nebo sesunutí do stran podložením nebo podepřením dostatečně pevnými prostředky o pevný podklad.

III.

Očekávané zvláštnosti

- 9) Všeobecně:
- přepálení TV vedení pod napětím s jeho následným pádem do kolejiště,
 - čelní okna stanovišť strojvedoucího některých HŽV jsou z nerozbitného materiálu,
 - na konstrukci kapoty HŽV jsou použity zesilující profilové prvky,
 - některé řady HŽV mají laminátový skelet,
 - při přizvedávání je nutno počítat s možností převrácení, vystřelení pružnic podvozku nebo vyvázání podvozku od rámu HŽV, zvedací místa jsou deformována, možnost utržení podloží pod zvedacími prostředky, zpravidla nelze využít automobilový jeřáb.
- 10) Motorová trakce:
- nádrže pohonných hmot (objem od 400 l do 6000 l),
 - olejové náplně o objemu 20 l až 700 l,
 - rozvody tlakového vzduchu, oleje,
 - vozidlové baterie (110 V ss) nejsou odpojeny,
 - kabel VN (1000 V až 3000 V) pro elektrické vytápění a pohon klimatizace,
 - není-li zastaven chod spalovacího motoru procházejí některými zařízeními HŽV značné elektrické proudy (až 1100 A).
- 11) Elektrická trakce:
- strojovnou prochází trakční napětí 1500 V až 3000 V ss, nebo 25000 V/50 Hz, příp. 15000 V/16²/₃ Hz,
 - vozidlové baterie (48 V ss) nejsou odpojeny,
 - rozvody tlakového vzduchu, oleje,
 - kabel VN (1000 V až 3000 V) pro elektrické vytápění a pohon klimatizace,
 - u HŽV elektrických s pulzní regulací řady 111, 162, 163, 184, 362, 363, 470 a 471 je nutno provést vyzkratování některých zařízení ve strojovně, která jsou i po stažení sběračů stále pod VN - zajistí strojvedoucí.