

Bojový řád jednotek požární ochrany - taktické postupy zásahu

<i>Název:</i> Zásah na hnacích železničních kolejových vozidlech¹	Metodický list číslo	3 S
	<i>Vydáno dne: 30. listopadu 2017</i>	<i>Stran: 4</i>

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 prostřednictvím KOPIS informovat operační středisko HZS Správy železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“), jeho prostřednictvím povolat jednotku HZS SŽDC a vyzoomět odpovědné zaměstnance železnic, pokud tak nelze učinit přímo. Odpovědnými zaměstnanci železnic jsou:
 - a) výpravčí železniční stanice ve službě nebo dispečer-elektro- 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 SŽDC je oprávněna provést zajištění vypnutého stavu trakčního vedení (tzv. zkratování),
 - b) dispečer centrálního dispečerského pracoviště (CDP) SŽDC nebo dispečer oblastního ředitelství SŽDC - zajistí vyloučení dopravního provozu v místě zásahu,

¹ Odborný gestor tohoto metodického listu je Hasičská záchranná služba SŽDC.

- c) výpravčí přílehlých železničních stanic - zajistí vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu a zajistí odtažení HŽV mimo koleje se zapnutým trakčním vedením,
 - 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 (např. kilometrickou poloha tratě, souřadnice GPS, číslo přejezdu),
 - b) druh mimořádné události.
- 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, vypnutí motoru je podmínkou pro odstavení el. energie v pohonech HŽV a topení, klimatizace apod.,
 - 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**
 - 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);
 - iii) ve strojovně jsou některá zařízení i po stažení sběračů HŽV stále pod vysokým napětím (vstupní filtry, kondenzátory). Hašení vodou lze započít až po vyzkratování zmíněných zařízení, které může provést pouze zaměstnanec s průkazem způsobilosti k řízení HŽV příslušného druhu elektrické trakce.
 - c) zabezpečit HŽV proti pohybu položením zarážek na koleje z obou stran kol HŽV.
- 6) HŽV se doporučuje hasit CO₂, po odpojení el. energie a vyzkratování lze použít vodu nebo pěnu na hašení hořlavých kapalin, nedoporučuje se používat prášek, který může poškodit agregáty HŽV. Na hořící střeše HŽV je nutno se vyvarovat políti 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 železničních kolejových vozidel po kolejích v cestě vedení. Hadice je nutné vést pod jednotlivými kolejnicemi a mimo výhybky. Existuje nebezpečí výstřiku vody na zapnuté trakční vedení při prasknutí hadice (hadice vedené pod trakčním vedením je vhodné zakrýt např. šterkem),

- b) odpojit vozidlové baterie přímým odpojením bateriového kabelu na vozidlových bateriích,
 - c) zkontrolovat zajištění HŽV proti pohybu. V případě potřeby zajistit HŽV utažením potřebného počtu ručních nebo pořádacích brzd. Ruční brzdy HŽV jsou umístěny na stanovištích strojvedoucího,
 - d) stanovit ohrožení železničních kolejových vozidel a vozů sousedících s místem požáru a zajistit u odpovědného zaměstnance železnic odsun těchto železničních kolejových vozidel z dosahu ohrožení,
 - e) pohybovat s jakýmkoliv železničním kolejovým vozidlem zúčastněným 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 železničního kolejového vozidla 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:
- a) provést oboustranné zajištění HŽV proti pohybu dle sklonových poměrů na trati pomocí kolejových zarážek, dřevěných podkladních klínů,
 - b) umísťovat zvedací zařízení na vyznačená místa pro zvedání nebo pod nápravami, podvozkové HŽV zvedat za obě nápravy současně,
 - c) zajistit zvedané HŽV proti převrácení, poklesu nebo sesunutí do stran podložením nebo podepřením dostatečně pevnými prostředky o pevný podklad.

III.

Očekávané zvláštnosti

- 9) Všeobecně:
- a) přetržené trakčního vedení může být stále pod napětím (i přerušené trakční vedení spadlé na zem musí být odborně vyzkratováno),
 - b) čelní okna stanovišť strojvedoucího některých HŽV jsou z nerozbitného materiálu,
 - c) na konstrukci kapoty HŽV jsou použity zesilující profilové prvky,
 - d) některé řady HŽV mají laminátové skelet,
 - e) při přizvedávání HŽV 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:
- a) nádrže pohonných hmot (objem od 400 l do 6000 l nafty),
 - b) olejové náplně o objemu 20 l až 700 l,
 - c) rozvody tlakového vzduchu, oleje,
 - d) vozidlové baterie (110 V ss) nejsou odpojeny,
 - e) kabel VN (1000 V až 3000 V) pro elektrické vytápění a pohon klimatizace,
 - f) není-li zastaven chod spalovacího motoru, procházejí některými zařízeními HŽV značné elektrické proudy (až 1100 A)
 - g) místo nafty může být pohonu využít i plyn v tlakových lahvích (CNG).

11) Elektrická trakce:

- a) strojovnou prochází trakční napětí 1500 V až 3000 V ss, nebo 25000 V, příp.15000 V,
- b) vozidlové baterie (48 V ss) nejsou odpojeny,
- c) rozvody tlakového vzduchu, oleje,
- d) kabel VN (1000 V až 3000 V) pro elektrické vytápění a pohon klimatizace,
- e) 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.