

Podstawa prawna opracowania instrukcji:

Art. 17 ust. 7, art. 19 ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 2 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)

Instrukcję opracowano z uwzględnieniem następujących aktów prawnych:

- 1) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.).
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152 z późn. zm.) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 218 z 2004 r. poz. 2212) z późniejszymi zmianami.
- 3) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593).
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771 z późn. zm.).
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330).
- 6) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105, poz. 713).
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9 poz. 63).
- 8) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. Nr 120, poz. 1021 z późn. zm.).

Przepis wewnętrzny pod nazwą: „Instrukcja dla rewidenta i starszego rewidenta taboru kolejowego” Bw-28 (Mw-28) przeznaczony jest do stosowania w zakresie warunków technicznych oraz zasad i wymagań dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.

„Instrukcja dla rewidenta i starszego rewidenta taboru kolejowego” Bw-28 (Mw-28) zaakceptowana została decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, nr TTN-501-84/09 z dnia 26 sierpnia 2009r, oraz przyjęta do stosowania w „PKP Intercity” S.A. uchwałą Zarządu Spółki „PKP Intercity” S.A. Nr 1292/2009 z dnia 1 grudnia 2009r.

„Instrukcja dla rewidenta i starszego rewidenta taboru kolejowego” Bw-28 (Mw-28) obowiązuje w „PKP Intercity” S.A. od dnia 1 marca 2010 r.

PREZES ZARZĄDU
„PKP Intercity” S.A.
(-) podpis nieczytelny

Krzysztof Celiński

**Wykaz
jednostek (komórek) organizacyjnych, które otrzymują instrukcję:**

Instrukcja obowiązuje w jednostkach organizacyjnych „PKP Intercity” S.A. oraz w innych przedsiębiorstwach kolejowych, które zostaną zobowiązane do jej stosowania na podstawie: zawartej umowy lub porozumienia oraz przepisów wewnętrznych.

**Wykaz
stanowisk, na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję do
indywidualnego użytku:**

- 1) starszy rewident taboru,
- 2) rewident taboru,
- 3) pracownik wyznaczony do nadzorowania i koordynacji pracy posterunku rewizji technicznej,
- 4) naczelnik sekcji,
- 5) kontroler, instruktor – według odrębnego rozdzielnika,
- 6) inspektor BHP,

- w Centrali „PKP Intercity” S.A. wg oddzielnego rozdzielnika.

SPIS TREŚCI

Rozdział 1. Postanowienie ogólne.....	6
§ 1. Zakres obowiązywania instrukcji	6
§ 2. Znaczenie terminów użytych w instrukcji	6
§ 3. Kwalifikacje rewidenta taboru	7
§ 4. Znajomość przepisów i instrukcji	7
§ 5. Odpowiedzialność rewidenta taboru	9
§ 6. Obowiązki rewidenta taboru	9
§ 7. Zależność pracownicza rewidenta taboru	10
§ 8. Wyposażenie rewidenta taboru i posterunku	10
§ 9. Współpraca z pracownikami innych jednostek organizacyjnych	11
Rozdział 2. Szczegółowe obowiązki rewidenta taboru.....	11
§ 10. Rozpoczęcie pracy w zmianie	11
§ 11. Oględziny techniczne wagonów i zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych w składach pociągów przyjeżdżających i odjeżdżających	12
§ 12. Postępowanie z pojazdami uszkodzonymi	15
§ 13. Sprawdzanie stanu technicznego pojazdów w komunikacji międzynarodowej	16
§ 14. Obowiązki rewidenta taboru na stacji granicznej	16
§ 15. Obowiązki rewidenta taboru w pociągu	17
§ 16. Sprawdzanie pojazdów po wykolejeniu	17
§ 17. Przeglądy zespołów trakcyjnych	18
§ 18. Przyjmowanie składów pociągów zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych na posterunkach zlokalizowanych w miejscu wykonywania przeglądu	18
§ 19. Przekazywanie składów pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych z posterunków zlokalizowanych w miejscu wykonywania przeglądu	19
§ 20. Przekazywanie i przyjmowanie składów pociągów zestawionych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych poza miejscami wykonywania przeglądów.....	20
§ 21. Zakończenie pracy w zmianie	21
Rozdział 3. Szczegółowe obowiązki starszego rewidenta taboru.....	22
§ 22. Rozpoczęcie pracy w zmianie	22
§ 23. Nadzór nad pracownikami posterunku	22
§ 24. Nadzór nad dokumentacją posterunku.....	23
§ 25. Zakończenie pracy w zmianie	23
Załącznik Nr 1 - Ogólne zasady bezpieczeństwa pracy.....	24
Załącznik Nr 2 - Wytyczne pracy w okresie zimy.....	27
Załącznik Nr 3 - Przykładowe prace wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia ...	28
Załącznik Nr 4 - Wytyczne do opracowania Regulaminu technicznego posterunku rewizji technicznej	29
Załącznik Nr 5 - Zestawienie formularzy i druków stosowanych przez rewidenta taboru	32

R o z d z i a ł 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Zakres obowiązywania instrukcji

Niniejsza instrukcja ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność rewidenta taboru oraz starszego rewidenta taboru lub pracownika wyznaczonego do nadzorowania i koordynacji pracy posterunku rewizji technicznej w „PKP Intercity” S.A. Instrukcja obowiązuje także w innych przedsiębiorstwach kolejowych, które zostaną zobowiązane do jej stosowania na podstawie zawartych umów lub porozumień.

§ 2

Znaczenie terminów użytych w instrukcji

Ilekróć w Instrukcji jest mowa o:

- 1) „**rewidencie taboru**” – należy przez to rozumieć pracownika wykonującego czynności związane z obsługą techniczną wagonów pasażerskich lub typu pasażerskiego oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych,
- 2) „**starszym rewidencie taboru lub pracowniku wyznaczonym do nadzorowania i koordynacji pracy posterunku rewizji technicznej**” zwanym w dalszej treści „**starszym rewidentem taboru**” – należy przez to rozumieć pracownika, który kieruje i organizuje pracę posterunku rewizji technicznej,
- 3) „**posterunku rewizji technicznej**” zwanym w dalszej treści „**posterunkiem**” – należy przez to rozumieć zespół pracowników „PKP Intercity” S.A., wykonujących w przydzielonym rejonie oględziny techniczne, próby hamulców i drobne naprawy wagonów (bez wyłączenia ze składu pociągu) oraz zespołów trakcyjnych dysponujący niewielkim zapleczem warsztatowym,
- 4) „**ogłędzinach technicznych**” – należy przez to rozumieć zespół czynności wykonywanych przy pociągu lub składzie pociągu mających na celu sprawdzenie stanu technicznego taboru, w szczególności części biegowych, urządzeń ciągnowo-zderznych i hamulców,
- 5) „**próbie hamulca pociągu**” – należy przez to rozumieć zespół czynności wykonywanych przy pociągu lub składzie pociągu w celu sprawdzenia działania hamulców. W zależności od okoliczności wykonuje się szczegółową próbę hamulca bądź uproszczoną próbę hamulca,
- 6) „**wagonie pasażerskim i typu pasażerskiego**” zwanym w dalszej części „**wagonem**” - należy przez to rozumieć wagon służący do przewozu podróżnych lub tylko rzeczy, których podstawą konstrukcji jest wagon pasażerski,
- 7) „**urządzeniu kontrolującym czujność maszynisty**” – należy przez to rozumieć urządzenie samoczynnego hamowania pociągu (SHP) i czuwaka aktywnego (CA)
- 8) „**Radio-stop**” – należy przez to rozumieć urządzenie do zatrzymania pociągu drogą radiową (RS),
- 9) „**instrukcji**” – należy przez to rozumieć przepis wewnętrzny stosowany przez pracowników spółki „PKP Intercity” S.A. będącej przewoźnikiem kolejowym i użytkownikiem bocznic kolejowych.

§ 3

Kwalifikacje rewidenta taboru

1. Pracownik zatrudniony na stanowisku rewidenta taboru powinien odpowiadać warunkom określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. (Dz. U. Nr 212, poz. 2152 z późn. zm.) w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe oraz rozporządzeniach zmieniających.
2. Pracownik wyznaczony na stanowisko rewidenta taboru powinien przejść szkolenie teoretyczne i praktyczne, po którym powinien złożyć egzamin kwalifikacyjny na stanowisko rewidenta taboru, przeprowadzony zgodnie z ww. rozporządzeniem oraz rozporządzeniami zmieniającymi.

§ 4

Znajomość przepisów i instrukcji

1. Rewident taboru obowiązany jest znać szczegółowo niniejszą Instrukcję.
2. Rewident taboru obowiązany jest także znać następujące przepisy w częściach dotyczących jego pracy:
 - 1) Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).
 - 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.),
 - 3) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593).
 - 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37 poz. 330),
 - 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 212 z 2005 r. poz. 1771 z późn. zm.),
 - 6) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. Nr 9 z 19 stycznia 2007 r. poz. 63),
 - 7) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 105 z 2006 r. poz. 713).
3. Ponadto rewident taboru obowiązany jest również znać następujące przepisy i instrukcje w częściach dotyczących jego pracy:
 - 1) Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) eksploatowanych pojazdów kolejowych,
 - 2) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Br-3 (R-3), Ir-8,
 - 3) Instrukcja o utrzymaniu normalnotorowych wagonów pasażerskich Bw-1(Mw-1),

- 4) Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Bw-56 (Mw-56),
 - 5) Instrukcja o gospodarce wagonami pasażerskimi w „PKP Intercity” S.A. Br-28 (R-28),
 - 6) Instrukcja o znakowaniu i numeracji wagonów pasażerskich Bw-37b,
 - 7) Instrukcja o ogrzewaniu i klimatyzacji w wagonach pasażerskich normalnotorowych Bw-62 (Mw-62),
 - 8) Instrukcja dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21 (H-21),
 - 9) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP PLK S.A. Ir-1 (R-1),
 - 10) Instrukcja o technice pracy manewrowej Br-34 (R-34),
 - 11) Instrukcja sygnalizacji na PKP PLK S.A. Ie-1 (E-1),
 - 12) Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 (Mt-1),
 - 13) Instrukcja dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-2 (Mt-2),
 - 14) Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych – Bbhp-1 (Mt-34a)
 - 15) Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy przy utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych Bbhp-2 (Mt-34),
 - 16) Instrukcja pomiarów i oceny zestawów pojazdów kolejowych Bt-11 (Mt-11),
 - 17) Instrukcja o utrzymaniu normalnotorowych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych Bt-32 (Mt-32),
 - 18) Et-4 – Instrukcja bezpieczeństwa pracy przy sieci trakcyjnej,
 - 19) Przepisy użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej PPW,
 - 20) Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej RIC,
 - 21) Podstawowe zasady bezpieczeństwa i higieny pracy – zawarte w załączniku Nr 1 niniejszej instrukcji,
 - 22) Zakres czyszczeń wynikających z umów i porozumień zawartych pomiędzy „PKP Intercity” S.A. a firmami czyszczącymi,
 - 23) Wytyczne w sprawie dopuszczenia taboru kolejowego po wypadkach do ponownej eksploatacji.
4. Rewident taboru powinien ponadto znać:
- 1) regulamin organizacyjny „PKP Intercity” S.A.,
 - 2) regulamin pracy posterunku,
 - 3) rozkład jazdy pociągów – w zakresie dotyczącym obszaru pracy posterunku,
 - 4) wyciąg z regulaminu technicznego stacji,
 - 5) postanowienia innych instrukcji, przepisów, regulaminów, zarządzeń i decyzji związanych z jego pracą, które są przekazane do zapoznania się w sposób określony regulaminem posterunku.

§ 5

Odpowiedzialność rewidenta taboru

Rewident taboru odpowiedzialny jest za:

- 1) dopuszczanie do ruchu wagonów oraz zespołów trakcyjnych w dobrym stanie technicznym i sanitarnym,
- 2) stan i kompletność powierzonych narzędzi, przyrządów i materiałów,
- 3) racjonalne używanie wszelkich materiałów, części zamiennych stosowanych przy obsłudze i naprawie wagonów oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych,
- 4) ścisłe przestrzeganie postanowień regulaminu posterunku oraz niniejszej instrukcji,
- 5) właściwą organizację i jakość wykonywanej pracy przez przydzielonych mu do pomocy pracowników; w szczególności ponosi on odpowiedzialność za wykonywanie przez nich pracy zgodnie z przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisami przeciwpożarowymi.

§ 6

Obowiązki rewidenta taboru

1. Do obowiązków rewidenta taboru należy nadzór nad stanem technicznym i sanitarnym wszystkich wagonów oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych znajdujących się w rejonie posterunków (o ile umowy lub porozumienia nie stanowią inaczej), przyjeżdżających i odjeżdżających, w tym:
 - 1) sprawdzanie stanu technicznego wagonów oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych,
 - 2) nie dopuszczanie do ruchu taboru z przekroczonym maksymalnym przebiegiem bądź terminem naprawy okresowej,
 - 3) przygotowanie zespołów trakcyjnych do wysyłki celem wykonania napraw okresowych, przeglądów okresowych (w zależności od poziomu utrzymania), a także w przypadku wystąpienia usterek o zakresie przekraczającym możliwości naprawcze posterunku kierowanie do odpowiednich warsztatów naprawczych,
 - 4) wyłączenie wagonów, dla których upływa termin naprawy okresowej (4 i 5 poziom utrzymania), do odpowiednich warsztatów naprawczych lub na wydzielone tory,
 - 5) sporządzanie zgłoszeń do komisyjnego badania wagonów oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych proponowanych do wycofania z eksploatacji oraz udział w komisjach przeprowadzających badania ich stanu technicznego,
 - 6) zlecenie wagonów oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych do czyszczenia, mycia i odkażania oraz dokonywanie odbioru po ich wykonaniu,
 - 7) wyłączenia wagonów ze składu pociągu oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych, z usterkami, których nie można usunąć bez wyłączenia,
 - 8) dokonywanie wymaganych prób hamulców,
 - 9) zlecenie napraw uszkodzonych wagonów, zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych wyłączonych ze składu pociągu,
 - 10) dokonywanie odbiorów technicznych wagonów, zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych po wykonanych naprawach bieżących i po

- przeeglądach,
- 11) usuwanie drobnych usterek przy wagonach oraz zespołach trakcyjnych i autobusach szynowych bez wyłączenia ich ze składu pociągu. Zakres robót wykonywanych w ramach napraw bez wyłączenia zależy od wyposażenia posterunku, wielkości zatrudnienia, stanu międzytorzy itp. i określa go regulamin posterunku (Załącznik nr 4). Przykłady typowych prac dokonywanych bez wyłączania z ruchu określa Załącznik nr 3,
 - 12) nadzorowanie pracy pracowników wykonujących naprawy wagonów oraz zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych bez wyłączenia ich ze składu pociągu,
 - 13) zlecanie i odbiór wagonów do i po naprawach bez wyłączenia ich ze składu pociągu,
 - 14) wykonywanie – w wyznaczonym zakresie – przeglądów międzypociągowych.
2. Podczas wykonywania czynności rewidenta taboru jest zobowiązany ściśle przestrzegać postanowień niniejszej instrukcji oraz innych przepisów i instrukcji wymienionych w § 4. Ponadto powinien stosować się do obowiązujących regulaminów, decyzji i zarządzeń właściwych przełożonych.
 3. Rewident taboru zobowiązany jest brać udział w doskonaleniu zawodowym organizowanym przez pracodawcę, poddawać się wymagany badaniom lekarskim oraz składać wymagane egzaminy zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami.

§ 7

Zależność pracownicza rewidenta taboru

Bezpośrednim przełożonym rewidenta taboru jest starszy rewident taboru.

§ 8

Wyposażenie rewidenta taboru i posterunku

1. Rewident taboru otrzymuje do indywidualnego użytku:
 - 1) po jednym egzemplarzu „Instrukcji dla rewidenta i starszego rewidenta taboru” Bw-28 (Mw-28) oraz „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego” Bw-56 (Mw-56),
 - 2) narzędzia i przyrządy niezbędne do wykonywania obowiązków, określone w regulaminie posterunku.
2. Pozostałe przepisy i instrukcje, które rewident taboru jest zobowiązany znać, w częściach dotyczących jego pracy, powinny znajdować się na wyposażeniu posterunku.
3. Posiadane do indywidualnego użytku przepisy i instrukcje powinny być aktualizowane przez rewidenta taboru we własnym zakresie, na podstawie otrzymywanych pisemnych informacji właściwych przełożonych oraz utrzymywane w należytych stanie.
4. Przepisy i instrukcje znajdujące się na wyposażeniu posterunku powinny być aktualizowane zgodnie z regulaminem posterunku.

5. W stanie zdatnym do użytku powinny być utrzymywane przez pracowników posterunku także narzędzia, przyrządy oraz materiały będące na wyposażeniu posterunku.
6. Rewident taboru jest zobowiązany do utrzymania posterunku w należyłym stanie.

§ 9

Współpraca z pracownikami innych jednostek organizacyjnych

1. Szczegółowy zakres zadań i obowiązków rewidenta taboru w zakresie współpracy z pracownikami innych jednostek organizacyjnych określa regulamin posterunku.
2. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w postępowaniu pracowników, związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, rewident taboru powinien niezwłocznie zawiadomić o nich właściwego przełożonego.
3. Starszy rewident taboru sprawuje bezpośredni nadzór nad pracą rewidentów taboru oraz nadzoruje współpracę z pracownikami innych jednostek organizacyjnych.

R o z d z i a ł 2

SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU

§ 10

Rozpoczęcie pracy w zmianie

1. Rewident taboru obowiązany jest podjąć pracę w zmianie na wyznaczonym posterunku zgodnie z ustalonym indywidualnym planem pracy.
2. Rewident taboru ma obowiązek podjąć i wykonywać pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.
3. Jeżeli rewident taboru nie może stawić się do pracy zgodnie z planem pracy, jest on obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego przełożonego celem wyznaczenia zastępstwa, ale nie później niż w terminie określonym regulaminem pracy, zaś o przyczynie swojej nieobecności i przewidywanym okresie jej trwania jest obowiązany powiadomić zgodnie z postanowieniami ww. regulaminu.
4. Rozpoczynając pracę rewident taboru powinien:
 - 1) odnotować rozpoczęcie pracy w książce rewizji technicznej pociągów **Mw 561**,
 - 2) sprawdzić stan wyposażenia posterunku,
 - 3) zapoznać się z treścią nowych zarządzeń i specjalnych dyspozycji,
 - 4) zapoznać się z sytuacją taborową w obrębie posterunku,
 - 5) uzyskać informację od rewidenta taboru lub starszego rewidenta taboru kończącej pracę w zakresie bieżącej sytuacji.

§ 11

Oględziny techniczne wagonów, zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych w składach pociągów przyjeżdżających i odjeżdżających

1. Przyjmowanie składów pociągów z drogi:

- 1) podczas wjazdu pociągu w rejon posterunku rewident taboru powinien znajdować się w miejscu umożliwiającym przyjęcie całego pociągu na biegu i obserwować stan części biegowych pojazdów kolejowych, a w szczególności:
 - a) czy nie ma zakleszczonych zestawów kołowych,
 - b) czy nie występują płaskie miejsca, nalepy lub inne usterki na powierzchniach tocznych kół,
 - c) czy nie występują widoczne objawy grzania się łożysk osiowych, obręczy,
 - d) czy nie ma otwartych lub uszkodzonych drzwi,
 - e) czy nie ma innych usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu.

Jeżeli pociąg przyjmuje dwóch rewidentów taboru lub rewident taboru i inny pracownik posterunku, obserwowanie składu powinno odbywać się z obu stron pociągu,

- 2) rewident taboru powinien sprawdzić, czy pociąg przyjechał z sygnałami końca pociągu,
- 3) po zatrzymaniu pociągu i zabezpieczeniu składu pociągu zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji, rewident taboru powinien niezwłocznie zapoznać się z uwagami drużyny pociągowej n/t usterek taboru stwierdzonych podczas jazdy, przystąpić do oględzin technicznych pojazdów, zwracając szczególną uwagę:
 - a) czy przy pojazdach nie brak zderzaków, czy śruby mocujące zderzaki do czołownicy są należycie dokręcone i zabezpieczone przed odkręceniem, czy tuleje zderzakowe są prawidłowo zabezpieczone przed wypadnięciem, czy urządzenia ciągnowo-zderzakowe i sprzęgi śrubowe lub sprzęgi samoczynne nie są uszkodzone oraz czy środki urządzeń zderznych mieszczą się w dopuszczalnych granicach,
 - b) czy zestawy kołowe nie mają pęknięć, wżerów na okręgach tocznych, obłuzowań obręczy (przesunięte znaki na obręczach i kołach bosych), czy na zestawach obręczowanych są naniesione znaki kontrolne, czy zużycie obręczy i wieńców kół mieści się w dopuszczalnych granicach, czy nie mają śladów przegrzania,
 - c) czy łożyska osiowe nie wykazują uszkodzeń lub oznak podwyższonej temperatury,
 - d) czy układy napędowe prądnic są sprawne i posiadają opaski zabezpieczające,
 - e) czy odległość między opaskami sprężyn, a częściami podwozia, mogącymi na nich osiadać jest zgodna z przepisami; czy na opaskach nie ma świeżych śladów osiadania elementów podwozia, czy pióra resorów i sprężyny zwojowe oraz ich zawieszenie nie są złamane lub pęknięte, czy inne elementy usprężynowania nie wykazują uszkodzeń,
 - f) czy ostoja wagonu i ramy wózków nie są wygięte lub popękane, czy wszystkie elementy są prawidłowo przymocowane (czy nie ma uszkodzeń w prowadzeniu łożysk osiowych), czy linki uziemiające są kompletne

- i w dobrym stanie, czy nie występują uszkodzenia amortyzatorów, np. wyciek oleju z amortyzatora,
- g) czy elementy układów prowadzenia zestawów kołowych nie wykazują pęknięć lub innych uszkodzeń,
 - h) czy stan urządzeń przeciwpoślizgowych jest właściwy,
 - i) czy urządzenia hamulcowe są kompletne, wstawki hamulcowe nie są uszkodzone, nadmiernie zużyte lub niewłaściwie usytuowane względem powierzchni tocznej zestawów kołowych, czy (jeśli są widoczne) okładziny i tarcze hamulcowe nie mają widocznych usterek i prawidłowo ze sobą współpracują, pałaki ochronne i inne urządzenia zabezpieczające przed opadnięciem elementów układu hamulcowego na tor są właściwie umocowane, czy przewody elektryczne układu hamulcowego nie są uszkodzone, czy elementy przekładni hamulcowej nie są pourywane lub uszkodzone, czy połączenia sworzniowe są dobrze zabezpieczone, czy urządzenia nastawcze hamulca są we właściwym położeniu, czy urządzenia sygnalizujące stan hamulca działają poprawnie, czy w sterowniku elektronicznym zostały zapisane informacje o usterkach hamulca, czy płozy hamulca magnetycznego są w górnym położeniu i nie posiadają widocznych usterek,
 - j) czy pudła pojazdów są wystarczająco szczelne i właściwie połączone z podwoziem, czy numer, znaki i napisy na wagonach są prawidłowe,
 - k) czy drzwi, okna, klamki, uchwyty, itp. nie mają uszkodzeń i działają sprawnie,
 - l) czy jest właściwy i kompletny stan techniczny wyposażenia wewnątrz pojazdów; na wszelkie stwierdzone braki i uszkodzenia rewident taboru sporządza protokół **H 1428**,
 - m) czy urządzenia grzewcze, wentylacji i klimatyzacji są w należyтым stanie technicznym a ich działanie nie budzi uwag i zastrzeżeń,
 - n) czy jest właściwy stan oświetlenia, urządzeń nagłaśniających i innych urządzeń elektronicznych,
 - o) czy połączenia międzywagonowe są prawidłowe,
 - p) czy jest właściwy stan urządzeń automatycznego zamykania i blokady drzwi wejściowych pojazdów,
 - q) czy mechanizmy samoczynnego otwierania i zamykania drzwi czołowych działają należycie,
 - r) czy jest prawidłowe oznaczenie pociągu,
 - s) czy urządzenia WC funkcjonują prawidłowo i zbiorniki układu zamkniętego WC nie są zapełnione,
 - t) czy uchwyty hamulca bezpieczeństwa oraz dźwignie blokady drzwi wejściowych mają plomby w stanie nienaruszonym,
 - u) czy nie ma innych usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu.
- 4) w pociągach na stacjach końcowych lub zwrotnych stan wagonów stwierdzony przez rewidenta taboru w trakcie przyjmowania składów należy skonfrontować z zapisami w „Wykazie o stanie wagonów pociągu pasażerskiego” **Mw 576** a w przypadku stwierdzenia różnic w opisie stanu technicznego oraz w wyposażeniu wagonów, rewident taboru dokonuje odpowiednich adnotacji w wyżej wymienionych dokumentach, które potwierdza kierownik pociągu; ponadto sprawdza czy nie zostały dokonane zapisy w książce pokładowej **Mw 519 (wzór X)**,
- 5) w pociągach na stacjach końcowych lub zwrotnych stan elektrycznych zespołów trakcyjnych stwierdzony przez rewidenta taboru w trakcie przyjmowania należy

skonfrontować z zapisami w „Wykazie o stanie wagonów pociągu pasażerskiego” **Mt 576** a w przypadku stwierdzenia różnic w opisie stanu technicznego oraz w wyposażeniu, rewident taboru dokonuje odpowiednich adnotacji w wyżej wymienionych dokumentach, które potwierdza kierownik pociągu; ponadto sprawdza czy nie zostały dokonane zapisy w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt 507**.

- 6) stwierdzone przez rewidenta taboru usterki kwalifikujące się do naprawy bez wyłączenia powinny być naprawione osobiście przez rewidenta taboru, lub:
 - a) przez innych pracowników posterunku, w tym przypadku rewident taboru nadzoruje ich pracę oraz sprawdza realizację naprawy, lub
 - b) przez pracowników innej jednostki realizującej naprawę taboru bez wyłączenia ich ze składu pociągu, w tym przypadku rewident taboru zleca naprawę oraz odbiera tabor po jej wykonaniu (o ile regulamin posterunku nie stanowi inaczej),
- 7) pojazdy kolejowe, które z uwagi na zakres robót lub ograniczone możliwości naprawcze posterunku nie zostały naprawione bez wyłączenia, rewident taboru, oznaczając je odpowiednimi nalepkami, kieruje do naprawy z wyłączeniem do wyznaczonego regulaminem posterunku punktu naprawy. W przypadku zespołów trakcyjnych należy dokonać stosownej adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt 507**.

2. Wyprawianie pociągu w drogę:

Wyprawiając pociąg w drogę rewident taboru powinien:

- 1) przeprowadzić oględziny techniczne wszystkich wagonów w składzie pociągu zgodnie z postanowieniami ust. 1 pkt 3) do 7) niniejszego paragrafu oraz Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) i Dokumentacji Techniczno – Ruchowej (DTR) ,
- 2) sprawdzić działanie toalet, stan czystości wagonów oraz uzupełnienie zbiorników wodnych, stan zbiorników fekalii, zaopatrzenie w materiały eksploatacyjne, w tym materiały sanitarne (mydło, papier toaletowy, ręczniki i inne materiały, jeśli są wymagane),
- 3) sprawdzić oznakowanie pojazdów tablicami kierunkowymi i numeracyjnymi oraz prawidłowe działanie elektronicznych tablic relacyjnych,
- 4) sprawdzić prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia składu pociągu,
- 5) sprawdzić, czy wszystkie nieużywane sprzęgi powietrzne są podwieszane na wspornikach lub włożone do właściwych gniazd,
- 6) sprawdzić stan techniczny sprzętu p.poż. oraz urządzeń ogrzewczych, wentylacji i klimatyzacji,
- 7) sprawdzić stan i działanie oświetlenia i urządzeń nagłaśniających,
- 8) sprawdzić prawidłowość połączeń międzywagonowych,
- 9) sprawdzić stan i działanie automatycznego zamykania oraz blokady drzwi wejściowych wagonów.
- 10) sprawdzić, czy w składzie pociągu nie znajdują się pojazdy o ograniczonej prędkości, nie odpowiadającej prędkości wyprawianego pociągu, czy nie zostały wstawione pojazdy uszkodzone lub już wcześniej kartkowane do naprawy oraz z przekroczonym terminem naprawy okresowej - w takich przypadkach należy dopilnować wyłączenia ich ze składu pociągu i włączenia pojazdów zastępczych,
- 11) sprawdzić czy nie ma przeszkód pod kołami pojazdów,
- 12) sprawdzić właściwe nastawienie dźwigni przestawczych hamulca,
- 13) wykonać wymaganą próbę hamulca, w tym sprawdzenie działania

- magnetycznych hamulców szynowych,
- 14) odnotować w „Wykazie o stanie wagonów pociągu pasażerskiego” **Mw 576** bądź „Wykazie o stanie ezt pociągu pasażerskiego” **Mt 576** oraz w książce pokładowej stan techniczny, sanitarny i wyposażenia pojazdów, w tym braki lub występujące usterki i przekazać skład kierownikowi pociągu,
 - 15) po dokonaniu oględzin i zakończeniu próby hamulca dane o pociągu odnotować w książce rewizji technicznej pociągów,
 - 16) przy wyjeździe pociągu powinien znajdować się w takim miejscu, aby mógł dokładnie obserwować jego odjazd.
3. Zabrania się dokonywania oględzin technicznych pojazdów podczas przeprowadzania manewrów. Oględziny techniczne pojazdów w pociągu oraz próbę hamulców rewident taboru może rozpocząć po zabezpieczeniu go zgodnie z regulaminem technicznym stacji.
 4. Czynności określone w ust. 1 i 2, powinny być wykonane zgodnie z postanowieniami regulaminu posterunku oraz w takim czasie, aby nie spowodowały opóźnień pociągu.

§ 12

Postępowanie z pojazdami uszkodzonymi

1. Usterki stwierdzone przez rewidenta taboru podczas oględzin technicznych zasadniczo powinny być usunięte bez wyłączenia pojazdów ze składu pociągu.
2. Pojazdy z usterkami, których usunięcie przekracza możliwości pracowników posterunku lub pracowników jednostki realizującej naprawę bez wyłączenia, należy wyłączyć z przewozów sporządzając zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych - druk **Mw 579**, a wagony obustronnie oznaczyć nalepkami **Mw 585** kierując je do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu. Wyłączenie wagonów należy odnotować w rubryce 10 książki wagonów uszkodzonych **Mw 562** i w rubryce 18 książki **Mw 561**. W przypadku zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych należy ponadto dokonać stosownej adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt-507**.
3. Czynności związane z usuwaniem usterek w pojazdach bez wyłączenia ze składu pociągu powinny być wykonywane zgodnie z regulaminem posterunku i zawartymi w nim zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy.
4. Po usunięciu usterek, rewident taboru zobowiązany jest odnotować wykonaną naprawę w książce wagonów uszkodzonych – druk **Mw 562**, oraz zaznaczyć informację o naprawie w rubryce 17 książki rewizji technicznej pociągów – druk **Mw-561**. W przypadku zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych dodatkowo należy dokonać stosownej adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt-507**.
5. W razie kierowania wagonów na punkt napraw z usterkami mogącymi wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, rewident taboru powinien wpisać na druku **Mw 579** i nalepkach **Mw 585** dodatkowe warunki ich przewozu, np. czy wymagany jest nadzór (konwojowanie) lub inne niezbędne działania w szczególności określić, z jaką maksymalną prędkością wagon należy przeprowadzić. W przypadku zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych obostrzenia dotyczące przestania pojazdu należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt-507**.

Powyższe dotyczy również przewożenia pojazdów ze stacji pośrednich, na których zostały wyłączone.

6. Jeżeli uszkodzenie pojazdu lub brak wyposażenia nastąpiło z przyczyn innych niż eksploatacyjne zużycie, rewident taboru odnotowuje to we właściwych drukach i sporządza protokół **H 1428**. Jeżeli uszkodzenie lub brak wyposażenia nastąpiło z winy określonej osoby, rewident taboru odnotowuje jej dane w protokóle **H 1428**.
7. Jeżeli nastąpiło zerwanie lub uszkodzenie urządzenia ciągnącego na stacji, na której znajduje się posterunek, rewident taboru zobowiązany jest sporządzić zawiadomienie **Bw 611** i protokół **H 1428** z ewentualnym udziałem dyżurnego ruchu oraz pojazd wyłączyć z przewozów.

§ 13

Sprawdzanie stanu technicznego pojazdów w komunikacji międzynarodowej

1. Rewident taboru obowiązany jest sprawdzić, czy kod interoperacyjności pojazdu oraz znaki i napisy na pojeździe odpowiadają systemowi komunikacji, w którym ma być wyprawiony w drogę.
2. Określając stan techniczny pojazdu, rewident taboru kieruje się warunkami technicznymi określonymi w przepisach, odpowiadających rodzajowi komunikacji, w której pojazd ma być wyprawiany w drogę.

§ 14

Obowiązki rewidenta taboru na stacji granicznej

1. Zadaniem rewidenta taboru na stacji granicznej jest sprawdzanie stanu technicznego pojazdów kursujących w komunikacji międzynarodowej.
2. Określając stan techniczny pojazdów przyjmowanych lub przekazywanych, rewident taboru powinien kierować się postanowieniami odpowiednich przepisów międzynarodowych i zawartych umów lub porozumień między zainteresowanymi przewoźnikami lub zarządcami infrastruktury.
3. W zależności od warunków miejscowych, na stacji granicznej mogą być wykonywane drobne naprawy pojazdów bez wyłączenia ze składu pociągu.
4. Na posterunku, na którym dokonywana jest zamiana wózków, rewident taboru dokonuje odbioru wykonanych prac.
5. Na stacjach, gdzie wykonywana jest zmiana rozstawu kół w wagonach (np. SUW 2000) sprawdza prawidłowość przestawienia zestawów kołowych.

§ 15

Obowiązki rewidenta taboru w pociągu

1. Rewident taboru może być wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego pojazdów podczas jazdy.
2. Rewident taboru wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego pojazdów podczas jazdy, przed odjazdem pociągu jest zobowiązany:
 - 1) uczestniczyć w oględzinach technicznych wykonywanych przed wyprawieniem pociągu w drogę,
 - 2) zgłosić się u kierownika pociągu i zażądać odnotowania swojej obecności w raporcie z jazdy.
3. Podczas jazdy rewident taboru obowiązany jest:
 - 1) dokonywać oceny stanu technicznego i wyposażenia pojazdów,
 - 2) usuwać drobne usterki powstałe w czasie jazdy pociągu,
 - 3) decydować o wyłączeniu z pociągu pojazdu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - 4) w razie potrzeby przeprowadzić wymaganą próbę hamulca.
4. Rewidentowi taboru nie wolno oddalać się od pociągu bez zgody kierownika pociągu.
5. Rewident taboru może przewozić w pociągu tylko przedmioty służące do wykonywania swojej pracy oraz niezbędne rzeczy osobiste.
6. W razie zmian rewidentów taboru w drodze, rewident taboru przekazujący obowiązki powinien:
 - 1) poinformować rewidenta taboru przejmującego obowiązki o wszelkich usterekach pojazdów,
 - 2) poinformować kierownika pociągu o dokonanych przekazaniu obowiązków celem odnotowania w raporcie z jazdy.
7. Po przybyciu na stację końcową rewident taboru obowiązany jest zgłosić rewidentowi taboru przejmującemu pociąg wszelkie usterki, które powstały podczas jazdy, a których nie usunął.

§ 16

Sprawdzanie pojazdów po wykolejeniu

1. Każdy pojazd, wykolejony choćby jedną osią powinien być sprawdzony przez rewidenta taboru na miejscu wykolejenia dla określenia jego zdolności do dalszej jazdy.
Sprawdzenia należy dokonać zawsze, nawet wówczas, gdy wagon nie doznał widocznych uszkodzeń.
2. Dokonując oględzin wykolejonego pojazdu należy sprawdzić między innymi:
 - 1) czy koła nie przesunęły się na osi,
 - 2) czy obręcze nie przesunęły się na kołach bosych,
 - 3) czy oś zestawu kołowego nie jest skrzywiona,
 - 4) czy maźnice zestawów kołowych nie zostały uszkodzone lub nie przekręciły

- się,
- 5) czy usprężynowanie taboru nie uległo uszkodzeniu lub przesunięciu.
 3. Ponadto należy sprawdzić: stan ostoi, prowadnic łożysk osiowych, urządzeń ciągnowo-zderznych, pudła, czy nie ma pęknięć, złamań, skrzywień lub poluzowań innych części pojazdu oraz dokonać sprawdzenia profilu obręczy lub wieńców kół pojazdu.
 4. Po stwierdzeniu uszkodzeń rewident taboru jest obowiązany wyłączyć pojazd z pociągu i skierować go do punktu naprawy taboru celem dokładnego zbadania. Na nalepce oraz w zawiadomieniu o wyłączeniu z pociągu rewident taboru jest zobowiązany wpisać maksymalną dozwoloną prędkość pojazdu i ewentualnie inne warunki przejazdu. W przypadku zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych dodatkowo należy dokonać stosownej adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt-507**.

§ 17

Przeglądy zespołów trakcyjnych

1. Każdy czynny zespół trakcyjny powinien być poddany przeglądowi kontrolnemu zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU), Dokumentacją Techniczno – Ruchową (DTR) i obowiązującymi instrukcjami. Czas i miejsce dokonywania przeglądów kontrolnych określają plany pracy pojazdów.
2. Przegląd zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych powinien być wykonywany zgodnie z obowiązującą dokumentacją technologiczną przeglądu kontrolnego dla danej serii taboru (typu pojazdu kolejowego), ze szczególnym zwróceniem uwagi na: układ biegowy, układ hamulcowy, urządzenia czujności maszynisty (czuwak aktywny (CA) i SHP), urządzenia prędkościomierza oraz systemu "Radio-stop". Za wykonanie przeglądu przy pojazdach odpowiedzialny jest rewident taboru zatrudniony na punkcie przeglądów, który powinien wydać odpowiednie dyspozycje pracownikom i skontrolować wykonaną przez nich pracę.
3. Zespół trakcyjny lub autobus szynowy powinien być wydany do ruchu bez usterek i braków w wyposażeniu oraz w stanie czystym.

§ 18

Przyjmowanie składów pociągów zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych na posterunkach zlokalizowanych w miejscu wykonywania przeglądu

1. W czasie wjazdu zespołu trakcyjnego rewident taboru powinien przyjmować pojazd przy torze, na który pojazd zjeżdża, aby mógł ujawnić i sprawdzić wszystkie nieprawidłowości podczas pracy i ruchu pojazdu, których wykrycie w czasie postoju jest utrudnione lub niemożliwe.
2. Po zatrzymaniu się zespołu trakcyjnego, rewident taboru zobowiązany jest dokonać oględzin części biegowych pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem stopnia nagrzania łożysk osiowych, stanu zestawów kołowych, ram wózków, układu zawieszenia, układu hamulcowego.

3. Rewident taboru obowiązany jest dokonać przeglądu wnętrza składu, sprawdzić zgodność stanu inwentarza z wykazem **Mt 576** ze szczególnym uwzględnieniem stanu sprzętu przeciwpożarowego, plomb na hamulcach bezpieczeństwa i rękojeściach blokady drzwi. Zauważone braki inwentarza obowiązany jest odnotować w wymienionym wykazie i zażądać od maszynisty potwierdzenia ich swoim podpisem.
4. Po dokonaniu oględzin technicznych zespołu trakcyjnego, autobusu szynowego i zapoznaniu się z zapisami maszynisty w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt 507**, rewident taboru obowiązany jest wydać dyspozycje dotyczące wykonania wymaganego przeglądu kontrolnego, usunięcia stwierdzonych usterek i wykonania prac porządkowych.
5. Gdy naprawa przekracza możliwości wykonawcze posterunku lub nie będzie mogła być wykonana w przewidzianym terminie, rewident taboru natychmiast zgłasza to właściwemu przełożonemu, a w razie jego nieobecności dyspozytorowi.

§ 19

Przekazywanie składów pociągów zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu z posterunków zlokalizowanych w miejscu wykonywania przeglądu

Przed przekazaniem składu pociągu złożonego z zespołów trakcyjnych do ruchu rewident taboru obowiązany jest:

- 1) Sprawdzić jakość wykonania napraw lub przeglądu kontrolnego oraz zgłoszonych przez maszynistę usterek. Wykonanie ich potwierdzić własnoręcznym podpisem w książce napraw i przeglądów kontrolnych oraz książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt 507**. W książce napraw i przeglądów kontrolnych wykonanie naprawy potwierdzają swoim podpisem również bezpośredni wykonawcy.
- 2) Sprawdzić stan części biegowych, sprzęgów oraz wszystkich połączeń,
- 3) Dokonać szczegółowej próby hamulca pneumatycznego i elektropneumatycznego wspólnie z drużyną trakcyjną oraz potwierdzić jej wykonanie swoim podpisem w karcie próby hamulca.
- 4) Przekazać skład pociągu wraz z pełnym wyposażeniem drużynie konduktorskiej z właściwie wypełnionym wykazem **Mt 576** o stanie wagonów pociągu pasażerskiego złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych (sposób postępowania ujmuje § 20 niniejszej instrukcji).
- 5) Przy wyjeździe pojazdu z posterunku rewident taboru obowiązany jest znajdować się w takim miejscu, aby mógł dokładnie obserwować jego odjazd.

§ 20

Przekazywanie i przyjmowanie składów pociągów zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych

1. Przyjmowanie i zdawanie składów pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych pomiędzy zainteresowanymi pracownikami oraz ewidencja stanu wyposażenia wewnątrz, odbywa się w oparciu o „Wykaz o stanie pociągu zestawionego z zespołu trakcyjnego” **Mt 576**.
2. Przed wyjazdem składu pociągu zestawionego z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych z terenu posterunku lub zakładu:
 - 1) rewident taboru sporządza wykaz **Mt 576** i przekazuje skład pociągu drużynie konduktorskiej – kierownikowi pociągu lub konduktorowi wyznaczonemu przez kierownika pociągu,
 - 2) w przypadku stwierdzenia przez drużynę konduktorską różnicy pomiędzy stanem faktycznym, a zapisami w wykazie **Mt 576** kierownik pociągu żąda od rewidenta taboru uaktualnienia zamieszczonych danych, a w razie rozbieżności kierownik pociągu wpisuje spostrzeżenia w rubryce „uwagi”,
 - 3) przyjęcie składu według stanu odnotowanego w wykazie **Mt 576** kierownik pociągu stwierdza przez złożenie podpisu i odciski pieczęci identyfikacyjnej na grzbiecie wykazu i w stosownej rubryce otrzymanego wykazu.
3. W wyjątkowych sytuacjach gdy elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy wyjeżdża z terenu posterunku lub zakładu bez drużyny konduktorskiej rewident taboru sporządza wykaz **Mt 576**, który przyjmuje maszynista bez sprawdzania stanu technicznego wnętrza pociągu, wykaz ten od maszynisty odbiera drużyna konduktorska przed odjazdem pociągu.
4. Po przyjeździe pociągu do stacji końcowej i zjeździe pojazdu na posterunek poza macierzystym zakładem:
 - 1) rewident taboru odbiera od drużyny konduktorskiej skład na podstawie wykazu **Mt 576**,
 - 2) rewident taboru ten sam wykaz **Mt 576** i skład pociągu przekazuje drużynie konduktorskiej przyjmującej ten skład.
5. Po przyjeździe pociągu do stacji końcowej i zjeździe na posterunek macierzystego zakładu:
 - 1) rewident taboru odbiera od drużyny konduktorskiej skład na podstawie zapisów części "2" wykazu i drugiej strony wykazu **Mt 576**,
albo:
 - 1) rewident taboru odbiera od drużyny konduktorskiej skład na podstawie zapisów „B” wykazu i drugiej strony wykazu **Mt 576**.
 - 2) przekazanie i przyjęcie składu drużyna konduktorska i rewident taboru potwierdzają w odpowiedniej działce w części "2"/„B” Wykazu.
6. Przy zjeździe zespołu trakcyjnego na posterunek bez drużyny konduktorskiej:
 - 1) po zjeździe na posterunek macierzystego zakładu wykaz **Mt 576** przekazywany jest przez maszynistę rewidentowi taboru, który zobowiązany jest odnotować przekazanie i przyjęcie tego wykazu w książce pokładowej pojazdu z napędem **Mt 507**,

- 2) po zjeździe zespołu trakcyjnego na posterunek poza macierzystym zakładem, rewident taboru pobiera za potwierdzeniem wykaz **Mt 576** od maszynisty w celu dokonania adnotacji o stanie technicznym wnętrza pojazdu, po czym rewident taboru ten sam raport przekazuje maszyniście, odnotowując fakt przekazania i przyjęcia tego raportu w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- 3) adnotacja o wzajemnym przekazywaniu raportu **Mt 576** powinna być prowadzona w jednej książce pokładowej pojazdu z napędem (niezależnie od ilości zespołów trakcyjnych w składzie pociągu) i posiadać następującą formę:

Raport Mt 576

Przekazał(podpis maszynisty, kierownika pociągu
lub rewidenta taboru posterunku poza
macierzystym zakładem)

Przyjął(podpis maszynisty, kierownika pociągu
lub rewidenta taboru posterunku poza
macierzystym zakładem).

7. Postępowanie rewidenta taboru z wykazem **Mt 576** na posterunku w macierzystym zakładzie po przyjęciu zespołu trakcyjnego.

Rewident taboru po przyjęciu składu od drużyny konduktorskiej lub maszynisty i porównaniu stanu z danymi odnotowanymi na grzbiecie raportu, dokleja do tego grzbietu otrzymany wykaz **Mt 576**, a na powstałe różnice (usterki lub braki powstałe w czasie obsługi pociągu) sporządza protokół **H 1428** w dwóch egzemplarzach i przekazuje go do macierzystego zakładu,

§ 21

Zakończenie pracy w zmianie

1. Rewident taboru może opuścić posterunek czynny całodobowo dopiero po przybyciu i przekazaniu posterunku następnej zmianie.
2. Rewident taboru kończący zmianę ma obowiązek poinformować rewidenta taboru następnej zmiany o stanie pojazdów oraz pociągów znajdujących się w obrębie działania posterunku, a także o nowych decyzjach regulujących pracę posterunku.
3. Całość wyposażenia, niestanowiącego indywidualnego wyposażenia rewidenta taboru, należy przekazać obejmującemu zmianę w stanie nadającym się do dalszego użytku.
4. Rewidenci taboru kończący i rozpoczynający zmianę powinni odnotować jej przekazanie w książce rewizji technicznej pociągów **Mw 561**.
5. W razie, gdy po zakończeniu zmiany rewidenta taboru ma nastąpić przerwa w działaniu posterunku, posterunek należy zabezpieczyć w sposób zapewniający jego sprawność po zakończeniu przerwy w sposób określony w regulaminie posterunku.

R o z d z i a ł 3

SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI STARSZEGO REWIDENTA TABORU

§ 22

Rozpoczęcie pracy w zmianie

Rozpoczynając pracę starszy rewident taboru jest obowiązany:

- 1) sprawdzić obecność pracowników swojej zmiany. W razie nieobecności któregoś z pracowników, ocenić czy konieczne jest żądanie za niego zastępstwa. W razie uznania, że istnieje taka potrzeba starszy rewident taboru powinien ją zgłosić przełożonemu wskazanemu przez regulamin posterunku i zażądać zastępstwa,
- 2) zapoznać się z sytuacją taborową w obrębie posterunku,
- 3) zapoznać się z zarządzeniami i decyzjami, jakie zostały ostatnio wydane i zapoznać z nimi wszystkich podległych pracowników,
- 4) przyjąć od starszego rewidenta taboru kończącego pracę, posterunek w odpowiednim stanie oraz z kompletnym wyposażeniem,
- 5) odnotować rozpoczęcie pracy w książce rewizji technicznej pociągów **Mw 561**,
- 6) przeprowadzić z podległymi pracownikami odprawę przedzmiannową wraz z instruktażem BHP a jej tematykę odnotować za potwierdzeniem uczestników odprawy w dokumentacji posterunku.

§ 23

Nadzór nad pracownikami posterunku

Starszy rewident taboru powinien:

- 1) organizować i koordynować pracę posterunku tak, aby zadania posterunku były prawidłowo i w określonym czasie zrealizowane, przestrzegać w odniesieniu do pracowników posterunku ustalonych rozkładów czasu pracy,
- 2) w wątpliwych przypadkach rozstrzygać o sposobie postępowania z uszkodzonym taborem,
- 3) nadzorować pracę podległych pracowników i, o ile zajdzie taka potrzeba, wyciągać właściwe wnioski usprawniające,
- 4) brać czynny udział w pracy podległego zespołu,
- 5) czuwać nad właściwym wyposażeniem posterunków,
- 6) dbać o podnoszenie kwalifikacji podległych pracowników, szczególnie tych o niewielkim stażu pracy, a także czuwać nad stosowaniem przez nich bezpiecznych metod pracy,
- 7) nadzorować prawidłową gospodarkę materiałami i częściami zamiennymi oraz celowość i oszczędność ich zużywania,
- 8) wykonywać inne czynności zlecone mu przez przełożonych, zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami,
- 9) niezwłocznie reagować na nieprawidłowości w pracy rewidentów taboru zgłoszone przez pracowników innych jednostek organizacyjnych,
- 10) starszy rewident wykonuje czynności rewidenta podczas jego nieobecności.

§ 24

Nadzór nad dokumentacją pracy posterunku

1. Starszy rewident taboru sprawuje nadzór nad prawidłowym i bieżącym rejestrowaniem pracy wykonywanej przez pracowników posterunku.
2. Na każdym posterunku powinna znajdować się, prowadzona na bieżąco, dokumentacja przyjmowanych do wiadomości zarządzeń i decyzji oraz następujące książki:
 - 1) rewizji technicznej pociągów – **Mw 561**,
 - 2) wagonów uszkodzonych – **Mw 562**,
 - 3) inne, wprowadzone osobnymi zarządzeniami i decyzjami.

§ 25

Zakończenie pracy w zmianie

1. Starszy rewident taboru powinien przekazać obowiązki starszemu rewidentowi taboru następnej zmiany.
2. Starszy rewident taboru, kończący pracę ma obowiązek poinformować starszego rewidenta taboru następnej zmiany o stanie taboru oraz pociągów znajdujących się w obrębie działania posterunków, a także nowych zarządzeniach i decyzjach regulujących pracę posterunku.
3. Całość wyposażenia posterunku należy przekazać przejmującemu obowiązki w stanie nadającym się do dalszego użytku.
4. Starsi rewidenci kończący i rozpoczynający zmianę powinni odnotować jej przekazanie w książce rewizji technicznej pociągów.

Niniejsza instrukcja została dostosowana do potrzeb „PKP Intercity” S.A. po zawarciu umowy z PKP CARGO S.A.: „Aneks Nr 1 do Umowy nr CEZK-3930-872/08 z dnia 17.02.2009r. zawartej na udzielenie prawa do korzystania z zasobów wiedzy z PKP CARGO S.A.”

Niniejsza instrukcja korzysta z ochrony określonej stosownymi przepisami prawa, w tym przepisami ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jedn. Dz. U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631 z późn. zm.).

Zabrania się jej udostępniania osobom trzecim jak również kopiowania lub wprowadzania zmian.

Ogólne zasady bezpieczeństwa pracy

1. W czasie wykonywania czynności rewident taboru oraz pozostali pracownicy posterunku rewizji technicznej powinni używać odzieży ochronnej, a także stosować środki ochrony indywidualnej właściwe do wykonywanej pracy.
2. Używany sprzęt i narzędzia powinny być w należytym stanie i odpowiednie do wykonywanej pracy.
3. Pracownicy wykonujący pracę na torach muszą mieć odpowiedni stan zdrowia i kwalifikacje określone odrębnymi przepisami oraz przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy zakończone egzaminem.
4. Tory i międzytorza powinny być utrzymywane w należytym stanie i czystości.
5. Znajdujące się na międzytorzach otwory i zagłębienia powinny być zabezpieczone pokrywami lub barierkami o wysokości, co najmniej 1,1m, które w porze nocnej powinny być oświetlone.
6. Przed przystąpieniem do usuwania usterek bez wyłączenia wagonu z pociągu, miejsce pracy należy zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami regulaminu posterunku; nie wolno wykonywać jakichkolwiek czynności przy taborze będącym w ruchu.
7. Pracownicy zobowiązani są korzystać wyłącznie z wyznaczonych i ujętych w regulaminach dróg dojścia.
8. Przed wejściem na tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić prostopadle do osi toru. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, szczególnie przy ześrodkowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stóp na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
9. Przechodząc przez tory zastawione taborem można korzystać z drzwi wejściowych wagonów pasażerskich, przerw między stojącym taborem, o ile odległość między nim wynosi, co najmniej 20m lub obejść stojący tabor, przechodząc tor w odległości, co najmniej 10m.
10. Jeżeli zachodzi konieczność przejścia wzdłuż zatrzymanego pociągu na szlaku dwu i więcej torowym należy zawsze chodzić po zewnętrznej stronie torowiska. W przypadku niemożliwości takiego przejścia należy przechodzić międzytorzem z zachowaniem szczególnej ostrożności. Zabrania się chodzenia wewnątrz toru pomiędzy tokami szyn torów.
11. W razie zauważenia zbliżającego się taboru należy oddalić się na bezpieczną odległość od zewnętrznego toku toru, po którym będzie przejeżdżał tabor, zwracając się do niego twarzą, obserwując jego przejazd. W przypadku konieczności odsunięcia się od toru, po którym jedzie tabor, należy pamiętać, że po sąsiednim torze może również odbywać się ruch pojazdów.

12. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem (pojazdami kolejowymi), jak również bezpośrednio po jego przejeździe.
13. Nie wolno przechodzić pod taborem (pojazdami kolejowymi), ani po jego elementach nieprzeznaczonych do tego celu.
14. Zabrania się stać lub chodzić po zgromadzonych na międzytorzach materiałach i przedmiotach, jak również po przyzmach śniegu, lodu.
15. Nie wolno przechodzić między obiektami budowlanymi a taborem (pojazdami kolejowymi) będącym w ruchu, jeżeli nie jest zachowana skrajnia budowli.
16. Zabrania się wsiadania i wysiadania do i z taboru (pojazdów kolejowych) będącego w ruchu, jak również stać w otwartych i niezabezpieczonych drzwiach taboru (pojazdów kolejowych).
17. Zabrania się przeskakiwania przez kanały, pędnie, studzienki i inne urządzenia techniczne.
18. Jeżeli tabor znajduje się na torze pod siecią trakcyjną, zabrania się:
 - 1) wchodzić i przebywać na dachach pojazdów kolejowych, lub ich elementach, na wysokości powyżej 1m licząc od podłogi,
 - 2) dotykania urządzeń sieci trakcyjnej bezpośrednio jak również zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
19. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.
20. Zabrania się wykonywania czynności przy elektrycznych pojazdach trakcyjnych z podniesionymi odbierakami prądu w torze zelektryfikowanym lub składach pociągu z włączonym elektrycznym ogrzewaniem:
 - 1) na dachu pojazdu,
 - 2) przy podwoziu (z wyjątkiem wykonywania prób hamulca, lecz bez wchodzenia pod tabor lub pomiędzy pojazdy kolejowe),
 - 3) w szafach i skrzyniach aparatury elektrycznej wysokiego napięcia,
 - 4) przy maszynach, aparatach, przyrządach pomiarowych, i innych elementach w obwodach elektrycznych 3000V,
 - 5) przy sprzęgach i obwodach ogrzewania elektrycznego,
 - 6) przy elementach zabezpieczających drzwi szaf i skrzyń aparatury elektrycznej 3000V,
 - 7) ręcznego mycia i czyszczenia pojazdu kolejowego,
 - 8) wszelkich innych prac umożliwiających bezpośrednio zbliżenie narzędzi lub pracowników na odległość mniejszą niż 1,5m od elementów znajdujących się pod napięciem 3000V.
21. Przy ogrzewaniu elektrycznym należy zachować następujące środki ostrożności:
 - 1) łączenie sprzęgów ogrzewania elektrycznego pomiędzy pojazdem trakcyjnym, a składem pociągu dozwolone jest tylko podczas postoju,
 - 2) łączenie i rozłączanie elektrycznych sprzęgów ogrzewczych musi być wykonywane w stanie beznapięciowym. Obwody pojazdu z napędem zasilające ogrzewanie elektryczne powinny być wyłączone, na elektrycznych pojazdach trakcyjnych dodatkowo opuszczone odbieraki prądu, a na

- spalinowych pojazdach z napędem wyłączony silnik spalinowy,
- 3) łączenie i rozłączanie elektrycznych sprzęgów ogrzewczych między pojazdami może odbywać się tylko po uprzednim rozłączeniu sprzęgu ogrzewania elektrycznego pomiędzy pojazdem trakcyjnym (pojazdem z napędem) a pierwszym pojazdem składu pociągu,
 - 4) przed przystąpieniem do czynności łączenia sprzęgu ogrzewania elektrycznego pojazdu z napędem ze składem pociągu, maszynista powinien upewnić się czy sprzęgi ogrzewania elektrycznego z urządzenia stacjonarnego lub innego pojazdu z napędem są rozłączone,
 - 5) łączenia sprzęgów ogrzewania elektrycznego dokonuje w obsadzie dwuosobowej drużyna trakcyjna a w przypadku obsady jednoosobowej maszynista w obecności drugiego pracownika (np. kierownika pociągu, elektromontera lub rewidenta taboru), który ustnie potwierdza spełnienie warunków przedstawionych w punktach 1) do 4) niniejszego ustępu,
 - 6) każdorazowe włączenie ogrzewania elektrycznego pociągu wymaga pisemnego polecenia rewidenta taboru na druku „Polecenia włączenia prądu w celu elektrycznego ogrzewania wagonów” **Mw-563** a na stacjach gdzie nie ma rewidenta taboru na polecenie kierownika pociągu (po uprzednim wpisaniu tego polecenia do wykazu pracy maszynisty),
 - 7) zabrania się wchodzenia do szafy wysokiego napięcia pojazdu z napędem nieczynnego, włączonego w składzie pociągu w obwód ogrzewczy, tak w ruchu jak i na postoju, nawet przy opuszczonych odbierakach prądu.
 - 8) jeżeli skład pociągu ogrzewany jest elektrycznie dopuszcza się wykonywanie prób hamulca bez wchodzenia pod wagony lub pomiędzy wagony,

22.W czasie sprawdzania zderzaków ostatniego wagonu należy liczyć się z możliwością wypadnięcia zderzaka z pochwy i dlatego też zderzaki należy pociągnąć za tarcze stojąc z boku.

23.Zabrania się wykonywania jakichkolwiek czynności na dachu wagonu (innego pojazdu kolejowego) stojącego na torze z czynną siecią trakcyjną.

Wytyczne pracy w okresie zimy

W celu zabezpieczenia urządzeń wagonów przed oddziaływaniem warunków atmosferycznych należy w okresie poprzedzającym sezon zimowy, zbadać wszystkie urządzenia służące prawidłowej pracy przy utrzymaniu taboru.

1. Rewident taboru powinien zorganizować pracę swoją i podległego zespołu w taki sposób, aby obniżenie temperatur zewnętrznych lub opady śniegu nie spowodowały zakłóceń w pracy posterunku.
2. Należy zabezpieczyć na posterunku odpowiednie zapasy materiałów i części zamiennych niezbędnych na czas występowania niskich temperatur.
3. Należy zwracać szczególną uwagę na zawieszenie sprzęgów hamulcowych na wspornikach, nie dopuszczając w ten sposób do ich zanieczyszczenia.
4. Należy ściśle stosować się do postanowień „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Bw-56 (Mw-56)” oraz „Instrukcji o ogrzewaniu wentylacji i klimatyzacji w wagonach pasażerskich normalnotorowych Bw-62 (Mw-62)”, szczególnie tych, odnoszących się do pracy w warunkach zimowych.
5. W okresie zimowym należy wzmocnić kontrolę stanu technicznego łożysk osiowych, stanu urządzeń przeciwpoślizgowych, obręczy, wieńców kół i powierzchni tocznych zestawów kołowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na płaskie miejsca i nalepy.
6. W elektrycznych zespołach trakcyjnych w okresie zimy rewident taboru obowiązany jest zwracać szczególną uwagę na:
 - a) szczelność osłon otworów wentylacyjnych silników trakcyjnych,
 - b) szczelność mieszkań silników trakcyjnych,
 - c) szczelność kłap inspekcyjnych silników trakcyjnych oraz maszyn pomocniczych,
 - d) stan odbieraków prądu,
 - e) szczelność drzwi do pomieszczeń z aparaturą trakcyjną,
 - f) stan oblodzenia oporów rozruchowych,
 - g) właściwą pracę drzwi automatycznych,
 - h) właściwą pracę urządzeń ogrzewczych i klimatyzacji,
 - i) dokładne odwadnianie zbiorników powietrznych i obwodów pneumatycznych,
 - j) zawartość płynu w odmrażaczach obwodów pneumatycznych, w przypadku małych ilości uzupełnić,
 - k) stan urządzeń hamulcowych.

Przykładowe prace wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia

1. Wymiana lub uzupełnianie brakujących śrub, zawleczek, nakrętek, sworzni, podkładek, dokręcanie luźnych śrub przy wszystkich zespołach taboru.
2. Wymiana i uzupełnianie wstawek i okładzin hamulcowych, wymiana uszkodzonych obsad wstawek hamulcowych, uzupełnianie klinów wstawek, wymiana sprzęgów powietrznych i kurków końcowych, uzupełnianie cięgieł odłużniaczy, podwieszanie trójkątów hamulcowych, uzupełnianie wieszaków sprzęgów powietrznych.
3. Regulacja i konserwacja sprzęgów śrubowych.
4. Regulacja zamykania i otwierania drzwi wejściowych i przejściowych oraz okien.
5. Naprawa blokad drzwiowych.
6. Zamykanie klap inspekcyjnych, uruchamianie zakleszczonych drzwi i zamknięć okiennych.
7. Uzupełnianie linek uszyniających.
8. Smarowanie i konserwacja części współpracujących, zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU).
9. Naprawa i uzupełnianie wyposażenia wewnętrznego pojazdów kolejowych (wagonów i ezt).
10. Wymiana bezpieczników niskiego i wysokiego napięcia w obwodach elektrycznych.
11. Wymiana i uzupełnianie aparatów elektrycznych niskiego napięcia.
12. Naprawa, wymiana i uzupełnianie niektórych elementów instalacji wodnej i armatury.
13. Smarowanie i konserwacja części współpracujących, zgodnie z tabelą smarowania zawartą w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU).
14. Wymiana filtrów w układzie wentylacji i klimatyzacji.

Wytyczne do opracowania Regulaminu technicznego posterunku rewizji technicznej

Regulamin techniczny posterunku winien być opracowany w dwóch egzemplarzach z czego jeden powinien znajdować się na każdym posterunku rewizji technicznej, zaś drugi egzemplarz we właściwej komórce jednostki organizacyjnej zatrudniającej pracowników posterunku.

Regulamin techniczny posterunku winien składać się z części informacyjnej o charakterze ogólnym oraz z części szczegółowej, w miarę potrzeby uzupełnionej załącznikami.

1. Część informacyjna zawiera dane o charakterze ogólnym:

- 1) nazwę i adres:
 - a) zakładu Spółki,
 - b) Centrali Spółki,
- 2) siedzibę posterunku i jego lokalizację,
- 3) zakres obszarowy posterunku,
- 4) nr telefonu i siedzibę:
 - a) straży pożarnej,
 - b) pogotowia ratunkowego,
 - c) posterunku policji,
 - d) placówki straży ochrony kolei,
 - e) najbliższego punktu napraw taboru,
 - f) najbliższej jednostki ratowniczej, wyznaczonej do niesienia pomocy w razie zaistniałych wypadków przy przewozie materiałów niebezpiecznych,

2. Część szczegółowa - obejmuje dane:

- 1) liczba zatrudnionych pracowników według planu zatrudnienia i stanu faktycznego,
- 2) zakres czynności technicznych posterunku,
- 3) przydziały czynności dla poszczególnych pracowników (rewidentów, starszych rewidentów taboru, pracowników wyznaczonych do nadzorowania i koordynacji pracy posterunku),

Regulamin techniczny powinien ponadto zawierać w formie załączników następujące uregulowania:

- 1) drogi dojazdu do posterunku (w formie regulaminu lub szkicu),
- 2) zasady przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy przez zatrudnionych pracowników,
- 3) zasady postępowania na wypadek zagrożenia pożarowego,
- 4) regulamin zabezpieczenia torów podczas wykonywania oględzin technicznych, prób hamulca i wykonywania drobnych napraw taboru bez wyłączenia,
- 5) regulamin zabezpieczenia torów podczas obsługi pojazdów kolejowych na stacjach i szlakach poza obrębem działania posterunku (w przypadku gdy zachodzi taka konieczność),
- 6) wykaz sprzętu, narzędzi i części zamiennych używanych do drobnych napraw bez wyłączenia z ruchu,
- 7) wykaz przepisów i instrukcji stosowanych w rewizji technicznej,

Ponadto w zależności od potrzeb i uwarunkowań miejscowych regulamin techniczny powinien ponadto zawierać w formie wyciągów następujące dokumenty:

- 1) wyciąg ze służbowego rozkładu jazdy obejmujący teren działania posterunku,
- 2) wyciąg z harmonogramu prac przygotowawczych zakładu Spółki do pracy w okresie zimowym,
- 3) regulaminy obsługi i użytkowania urządzeń technicznych (jeżeli takie są na posterunku),
- 4) wyciągi z regulaminów technicznych pracy stacji,
- 5) inne uregulowania kierownika właściwej jednostki organizacyjnej.

Regulamin techniczny posterunku winien być uzgodniony z odpowiednimi jednostkami organizacyjnymi i zatwierdzony przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej.

Strona 1 – regulaminu technicznego posterunku rewizji technicznej (wzór)

REGULAMIN **TECHNICZNY**

POSTERUNKU REWIZJI TECHNICZNEJ
Egzemplarz Dla Posterunku Nr 1

Sporządził:

Uzgodnił:

Zatwierdził:

.....

.....

.....

Warszawa 2009 r.

Zestawienie formularzy i druków stosowanych przez rewidenta taboru

Lp.	Symbol	Nazwa formularza lub druku	Nr strony
1.	Mt 507	Książka pokładowa pojazdu z napędem	33-38
2.	Mw 517	Nalepka „Drzwi nieczynne-prosimy użyć innych drzwi” – wzór „S” wg RIC (Umowy o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej RIC),	39
3.	Mw 519	Książka pokładowa – wzór „X” wg RIC	40-43
4.	Mw 539	Nalepka „Do naprawy” – wzór „K” wg RIC	44
5.	Mw 542	Nalepka „Do zbadania” – wzór „M” wg RIC	45
6.	Mw 543	Nalepka „Hamulec nie zdalny do użytku” – wzór „R” wg RIC	46
7.	Mw 561	Książka rewizji technicznej pociągów	47-48
8.	Mw 562	Książka wagonów uszkodzonych	49-50
9.	Mw 563	Polecenia włączenia prądu w celu elektrycznego ogrzewania wagonów – wg Bw-62 (Mw-62)	51
10.	Mt 576	Wykaz o stanie ezt pociągu nr...	52-53
11.	Mw 576	Wykaz o stanie wagonów pociągu pasażerskiego	54-55
12.	Mw 579	Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych	56
13.	Mw 581	Zawiadomienie o naprawie wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów	57
14.	Mw 582	Nalepka „Do naprawy okresowej”	58
15.	Mw 583	Nalepka „Niesprawny przewód główny WN” – wzór „R3” wg RIC	59
16.	Mw 584	Nalepka „WC niesprawny” – wzór „S1” wg RIC	60
17.	Mw 585	Nalepka „Niezdalny do ruchu”	61
18.	Mw 607	Zawiadomienie o zagrzeniu się osi wagonu	62-63
19.	Mw 611	Zawiadomienie o zerwaniu/uszkodzeniu urządzenia ciągnącego lub sprzęgu śrubowego dla dokonania ekspertyzy i dalszego postępowania	64-65
20.	Mw 612	„Protokół o przekazaniu uszkodzonego wagonu Nr.... skierowanego do naprawy na kolej właściciela” – wg przepisów PPW (Przepisów użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej PPW)	66
21.	Mw 621	Dyspozycja na przewóz taboru kolejowego do i z naprawy	67
22.	Mw 622	Nalepka „Uszkodzenie – brak luźnych części wagonowych”	68
23.	Mw 661	Nalepka „Ciężko uszkodzony. Zwrot w stanie próżnym na kolej włączenia” (czerwony) - wzór „L” wg przepisów PPW i RIC	69
24.	Mw 661/1	Nalepka „Ciężko uszkodzony. Zwrot w stanie próżnym na kolej włączenia” (niebieski) - wzór „L” wg przepisów PPW i RIC	70
25.	Mw 662	„Zawiadomienie o wyłączeniu wagonu z eksploatacji” wg przepisów PPW	71-72
26.	Mw 663	„Protokół przyjęcia lub zwrotu wózków wagonowych” wg przepisów PPW	73
27.	H 3307	„Raport z jazdy” – wzór nr 3 wg Instrukcji Br-21 (H-21)	74-76
28.	H 1175	Kontrolka protokołów H 1428	77
29.	H 1428	„Protokół o stwierdzeniu uszkodzenia, braku luźnych części wagonowych”	78-79

Mt 507
Książka pokładowa pojazdu z napędem
strona 1

KSIĄŻKA POKŁADOWA
POJAZDU Z NAPĘDEM

(seria pojazdu trakcyjnego)

(numer pojazdu trakcyjnego)

Rozpoczęto w dniu: _____

Zakończono w dniu: _____

Mt 507
Książka pokładowa pojazdu z napędem
strona 2

KSIAŻKA POKŁADOWA POJAZDU Z NAPĘDEM

.....
(pozycja, pod którą pojazd został wpisany do rejestru)

1.
(rodzaj, numer i seria pojazdu trakcyjnego)

2.
(data dopuszczenia do eksploatacji)

Numery fabryczne silników trakcyjnych

w dniu:

1. 2.
3. 4.
5. 6.
7. 8.

Numery fabryczne kotłów

w dniu:

.....
.....

Numery fabryczne zestawów kołowych

w dniu:

1. 2.
3. 4.
5. 6.
7. 8.
9. 10.
11. 12.
13. 14.
15. 16.

Mt 507
Książka pokładowa pojazdu z napędem
część I

Lp.	Data	Numery fabryczne kotłów grzewczych i prądnic głównych pojazdów spalinowych oraz kotłów parowych w parowozach			Stempel i podpis osoby aktualizującej wpis
			Kocioł	Prądnic	
1		Numer zabudowanego urządzenia			
2		Numer po wymianie			
3		Numer po wymianie			
4		Numer po wymianie			
5		Numer po wymianie			
6		Numer po wymianie			
7		Numer po wymianie			
8		Numer po wymianie			
9		Numer po wymianie			
10		Numer po wymianie			

Lp.	Data	Numery fabryczne silników spalinowych			Stempel i podpis osoby aktualizującej wpis
		Silnik	1	2	
1		Silnik			
		Numer zabudowanego silnika			
2		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
3		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
4		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
5		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
6		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
7		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
8		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
9		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			
10		Silnik	1	2	
		Numer po wymianie			

Mt 507
Książka pokładowa pojazdu z napędem
część IV

Pomiary nacisku kół na szyny											Część IV		
Lp.	Data przeprowadzonych pomiarów	Wyniki przeprowadzanych pomiarów										Podpis osoby dokonującej pomiarów	
		1	2	3	4	5	6	7	8				
1		Zestaw											
		Strona lewa											
		Strona prawa											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
2		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
3		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
4		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
5		Zestaw	1	2	3	4	5	6	7	8			
		Strona lewa											
		Strona prawa											
		Zestaw	9	10	11	12	13	14	15	16			
		Strona lewa											
		Strona prawa											

Mw 517

Nalepka „Drzwi nieczynne-prosimy użyć innych drzwi” – wzór „S” wg RIC
(Umowy o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej RIC).

Wzór
Modele S
Muster
Modello



Drzwi nieczynne
Prosimy użyć innych drzwi

Porte inutilisable
Veuillez utiliser les autres portes, svp

Tür unbenutzbar
Bitte benutzen Sie die anderen Türen

**Porta non
utilizzabile**
Si prega di utilizzare le altre porte

(Format około 148 x 210 mm; zadrukować obustronnie)

Mw 519

Książka pokładowa – wzór „X” wg RIC

strona 1

CARNET DE BORD

BORDBUCH
REGISTRO DI BORDO
LIBRO DE A BORDO
INCIDENT RECORD

KSIĄŻKA POKŁADOWA

Voiture N°

(Wagen / Carrozza / Coche / Coach)

WAGON Nr.:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Gérance:

(Heimat BF / BW / Impianto

Dependencia / Home station)

Stacja Macierzysta:

Książka pokładowa – wzór „X” wg RIC strona 2


FORMULARZ MELDUNKOWY		1			
NUMER WAGONU <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>		10 Wózek	17 Klimatyzacja	24 Okna	
STACJA MACIERZYSTA	Nr POCIĄGU	11 Hamulec	18 Instalacja rozgłoszeniowa	25 Instalacja i wyposażenie WC	
Usterka/Brak stwierdz.:	Nr OBIEGU	12 Hamulec bezpieczeństwa	19 Radio-łączność	26 Instalacja i wyposażenie umywalki	
DATA:		13 Drzwi wejściowe (1)	20 Przewód UIC	27 Popielniczki i smietniczki (1)	
NAZWISKO:		14 Urządzenie zamykania drzwi	21 Przewód prąd. szyna zbiorcza (1)	28 Zestaw kotłowy	
JEDN.MACIERZYSTA STWIERDZAJĄCEGO:		15 Oświetlenie	22 Podłoga Wykładzina podłogowa	29	
INSTRUKCJA WYPEŁNIENIA		16 Ogrzewanie	23 Siedzenie	30	
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px; text-align: center;"> W CELU WYPEŁNIENIA KOLEJNYCH STRON NALEŻY </div> <p>→ PODŁOŻYĆ SZTYWNA PODKŁADKĘ POD TRZECIĄ STRONĘ KARTY (RÓŻOWA) I WYPEŁNI DŁUGOPISEM PIERWSZĄ STRONĘ KARTY (BIAŁA)</p> <p>→ W CELU IDENTYFIKACJI USTERKI (BRAKU) NALEŻY ZAKREŚLIĆ <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 ODPowiednie pozycje (kratki) w polach</p> <p>→ I W RAZIE KONIECZNOŚCI WYPEŁNIĆ DODATKOWE POLE <input type="checkbox"/> 5</p> <p>→ STOSOWAĆ TYLKO JEDNĄ KARTĘ DLA OPISU JEDNEJ USTERKI (JEDNEGO BRAKU)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px; text-align: center;"> PRZEZNACZENIE POSZCZEGÓLNYCH STRON </div> <ul style="list-style-type: none"> → STRONA BIAŁA: (formularz meldunkowy) – zabiera drużyna konduktorska i przekazuje do swej jednostki macierzystej → STRONA ŻÓŁTA: (formularz warsztatowy) – do wykorzystania przez służbę taboru → STRONA RÓŻOWA: (formularz własny wagonu) – pozostaje w książce pokładowej <p style="font-size: small;">(1) niepotrzebne skreślić</p>	PRZEDMIOT USTERKI	2	40 Str. prawa 1 <input type="checkbox"/> 40 Str. lewa 1 <input type="checkbox"/>	44 Przedział Nr.	48 Przejścia przedsiönki
	LOKALIZACJA USTERKI		41 Str. prawa 2 <input type="checkbox"/> 41 Str. lewa 2 <input type="checkbox"/>	45 Miejsce Nr.	49 Przedział skrytka bagażowa
	3		42 Cały wagon	46 Przedział WC	50 Przedział służbowy kierownika pociągu (1)
	RODZAJ USTERKI		43 Korytarz boczny	47 Przedział umywalki	51
	4		70 Uszkodzenie	75 Utrudnione przejście	80 Nadmierny
	WSKAZANIE		71 Brak	76 Wibracje niespokojny bieg	81 Brak wody
	5		72 Złamany pęknięty (1)	77 Nadmierny hałas	82 Nieszczelność
	UWAGI		73 Nie otwiera zamyka się (1)	78 Płaskie miejsca	83 Zapchany niedrożny
			74 Blokada nie działa	79 Niedostateczny	84 Zabrudzony nienormalny zapach (1)
			KTÓRE LAMPKI KONTROLNE ŚWIECĄ SIĘ (wpisać oznaczenia zgodnie z oznaczeniami na tablicy kontrolnej): <input type="checkbox"/>		
			WPISAĆ W MIARĘ POTRZEB:		

Książka pokładowa – wzór „X” wg RIC
strona 4

FORMULARZ WŁASNY WAGONU		1																						
NUMER WAGONU	<input style="width: 100%;" type="text"/>	PRZEDMIOT USTERKI	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 10 Wózek</td> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 17 Klimatyzacja</td> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 24 Okna</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 11 Hamulec</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 18 Instalacja rozgłoszeniowa</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 25 Instalacja i wyposażenie WC</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 12 Hamulec bezpieczeństwa</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 19 Radio-łączność</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 26 Instalacja i wyposażenie umywalki</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 13 Drzwi (1) Drzwi wejściowe</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 20 Przewód UIC</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 27 Popielniczki (1) Śmietniczki</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 14 Urządzenie zamykania drzwi</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 21 Przewód prąd. szyna zbiorcza (1)</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 28 Zestaw kotłowy</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 15 Oświetlenie</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 22 Podłoga Wykładzina podłogowa</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 29</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 16 Ogrzewanie</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 23 Siedzenie</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 30</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 10 Wózek	<input type="checkbox"/> 17 Klimatyzacja	<input type="checkbox"/> 24 Okna	<input type="checkbox"/> 11 Hamulec	<input type="checkbox"/> 18 Instalacja rozgłoszeniowa	<input type="checkbox"/> 25 Instalacja i wyposażenie WC	<input type="checkbox"/> 12 Hamulec bezpieczeństwa	<input type="checkbox"/> 19 Radio-łączność	<input type="checkbox"/> 26 Instalacja i wyposażenie umywalki	<input type="checkbox"/> 13 Drzwi (1) Drzwi wejściowe	<input type="checkbox"/> 20 Przewód UIC	<input type="checkbox"/> 27 Popielniczki (1) Śmietniczki	<input type="checkbox"/> 14 Urządzenie zamykania drzwi	<input type="checkbox"/> 21 Przewód prąd. szyna zbiorcza (1)	<input type="checkbox"/> 28 Zestaw kotłowy	<input type="checkbox"/> 15 Oświetlenie	<input type="checkbox"/> 22 Podłoga Wykładzina podłogowa	<input type="checkbox"/> 29	<input type="checkbox"/> 16 Ogrzewanie	<input type="checkbox"/> 23 Siedzenie	<input type="checkbox"/> 30
<input type="checkbox"/> 10 Wózek	<input type="checkbox"/> 17 Klimatyzacja		<input type="checkbox"/> 24 Okna																					
<input type="checkbox"/> 11 Hamulec	<input type="checkbox"/> 18 Instalacja rozgłoszeniowa		<input type="checkbox"/> 25 Instalacja i wyposażenie WC																					
<input type="checkbox"/> 12 Hamulec bezpieczeństwa	<input type="checkbox"/> 19 Radio-łączność		<input type="checkbox"/> 26 Instalacja i wyposażenie umywalki																					
<input type="checkbox"/> 13 Drzwi (1) Drzwi wejściowe	<input type="checkbox"/> 20 Przewód UIC		<input type="checkbox"/> 27 Popielniczki (1) Śmietniczki																					
<input type="checkbox"/> 14 Urządzenie zamykania drzwi	<input type="checkbox"/> 21 Przewód prąd. szyna zbiorcza (1)		<input type="checkbox"/> 28 Zestaw kotłowy																					
<input type="checkbox"/> 15 Oświetlenie	<input type="checkbox"/> 22 Podłoga Wykładzina podłogowa		<input type="checkbox"/> 29																					
<input type="checkbox"/> 16 Ogrzewanie	<input type="checkbox"/> 23 Siedzenie		<input type="checkbox"/> 30																					
STACJA MACIERZYSTA			LOKALIZACJA USTERKI	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 40 Str. prawa 1</td> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 40 Str. lewa 1</td> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 44 Przedział Nr.</td> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 48 Przejścia przedsiönki</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 41 Str. prawa 2</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 41 Str. lewa 2</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 45 Miejsce Nr.</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 49 Przedział skrytka bagażowa</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 42 Cały wagon</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 46 Przedział WC</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 50 Przedział służbowy kierownika pociągu (1)</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 51</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 43 Korytarz boczny</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 47 Przedział umywalki</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 51</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 51</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 40 Str. prawa 1	<input type="checkbox"/> 40 Str. lewa 1	<input type="checkbox"/> 44 Przedział Nr.	<input type="checkbox"/> 48 Przejścia przedsiönki	<input type="checkbox"/> 41 Str. prawa 2	<input type="checkbox"/> 41 Str. lewa 2	<input type="checkbox"/> 45 Miejsce Nr.	<input type="checkbox"/> 49 Przedział skrytka bagażowa	<input type="checkbox"/> 42 Cały wagon	<input type="checkbox"/> 46 Przedział WC	<input type="checkbox"/> 50 Przedział służbowy kierownika pociągu (1)	<input type="checkbox"/> 51	<input type="checkbox"/> 43 Korytarz boczny	<input type="checkbox"/> 47 Przedział umywalki	<input type="checkbox"/> 51	<input type="checkbox"/> 51				
<input type="checkbox"/> 40 Str. prawa 1	<input type="checkbox"/> 40 Str. lewa 1			<input type="checkbox"/> 44 Przedział Nr.	<input type="checkbox"/> 48 Przejścia przedsiönki																			
<input type="checkbox"/> 41 Str. prawa 2	<input type="checkbox"/> 41 Str. lewa 2	<input type="checkbox"/> 45 Miejsce Nr.		<input type="checkbox"/> 49 Przedział skrytka bagażowa																				
<input type="checkbox"/> 42 Cały wagon	<input type="checkbox"/> 46 Przedział WC	<input type="checkbox"/> 50 Przedział służbowy kierownika pociągu (1)		<input type="checkbox"/> 51																				
<input type="checkbox"/> 43 Korytarz boczny	<input type="checkbox"/> 47 Przedział umywalki	<input type="checkbox"/> 51		<input type="checkbox"/> 51																				
Usterka/Brak stwierdz.:		RODZAJ USTERKI		<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 70 Uszkodzenie</td> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 75 Utrudnione przejście</td> <td style="width: 33%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 80 Nadmierny</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 71 Brak</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 76 Wibracje niespokojny bieg</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 81 Brak wody</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 72 Złamany pęknięty (1)</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 77 Nadmierny hałas</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 82 Nieszczelność</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 73 Nie otwiera zamyka się (1)</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 78 Płaskie miejsca</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 83 Zapchany niedrożny</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 74 Blokada nie działa</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 79 Niedostateczny</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/> 84 Zabrudzony (1) nienormalny zapach</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 70 Uszkodzenie	<input type="checkbox"/> 75 Utrudnione przejście	<input type="checkbox"/> 80 Nadmierny	<input type="checkbox"/> 71 Brak	<input type="checkbox"/> 76 Wibracje niespokojny bieg	<input type="checkbox"/> 81 Brak wody	<input type="checkbox"/> 72 Złamany pęknięty (1)	<input type="checkbox"/> 77 Nadmierny hałas	<input type="checkbox"/> 82 Nieszczelność	<input type="checkbox"/> 73 Nie otwiera zamyka się (1)	<input type="checkbox"/> 78 Płaskie miejsca	<input type="checkbox"/> 83 Zapchany niedrożny	<input type="checkbox"/> 74 Blokada nie działa	<input type="checkbox"/> 79 Niedostateczny	<input type="checkbox"/> 84 Zabrudzony (1) nienormalny zapach					
<input type="checkbox"/> 70 Uszkodzenie	<input type="checkbox"/> 75 Utrudnione przejście			<input type="checkbox"/> 80 Nadmierny																				
<input type="checkbox"/> 71 Brak	<input type="checkbox"/> 76 Wibracje niespokojny bieg			<input type="checkbox"/> 81 Brak wody																				
<input type="checkbox"/> 72 Złamany pęknięty (1)	<input type="checkbox"/> 77 Nadmierny hałas			<input type="checkbox"/> 82 Nieszczelność																				
<input type="checkbox"/> 73 Nie otwiera zamyka się (1)	<input type="checkbox"/> 78 Płaskie miejsca			<input type="checkbox"/> 83 Zapchany niedrożny																				
<input type="checkbox"/> 74 Blokada nie działa	<input type="checkbox"/> 79 Niedostateczny		<input type="checkbox"/> 84 Zabrudzony (1) nienormalny zapach																					
DATA:			WSKAZANIE	<p style="text-align: center;">KTÓRE LAMPKI KONTROLNE ŚWIECĄ SIĘ (wpisać oznaczenia zgodnie z oznaczeniami na tablicy kontrolnej):</p> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>																				
NAZWISKO:				UWAGI	<p>WPISAĆ W MIARĘ POTRZEB:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																			
JEDN. MACIERZYSTA STWIERDZAJĄCEGO:					WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																		
RODZAJ NAPRAWY:						WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																	
DATA:		WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:					<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																	
JEDNOSTKA:							WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																
NAZWISKO PRAC.:								WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>															
NAPRAWA NIE ZOSTAŁA WYKONANA:									WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>														
DATA:										WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>													
JEDNOSTKA:											WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>												
NAZWISKO PRAC.:			WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:									<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>												
Przyczyna				WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:								<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%; padding: 2px;">BRAK CZĘŚCI</td> <td style="width: 20%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">ZBYT KRÓTKI CZAS POSTOJU</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">INNE</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	BRAK CZĘŚCI	<input type="checkbox"/>	ZBYT KRÓTKI CZAS POSTOJU	<input type="checkbox"/>	INNE	<input type="checkbox"/>						
BRAK CZĘŚCI	<input type="checkbox"/>																							
ZBYT KRÓTKI CZAS POSTOJU	<input type="checkbox"/>																							
INNE	<input type="checkbox"/>																							
Zawiadomiono stację macierzystą		WYKAZ WYKONANYCH ROBÓT:			<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%; padding: 2px;">Telefon</td> <td style="width: 20%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Telegraf</td> <td style="padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Telefon	<input type="checkbox"/>					Telegraf	<input type="checkbox"/>											
Telefon	<input type="checkbox"/>																							
Telegraf	<input type="checkbox"/>																							

Mw 539

Nalepka „Nie ładować – po wyładowaniu zwrócić na kolej macierzystą”
wzór „K” wg RIC

PKP	Wagon Vehicule Wagen		Wzór Modelo Muster	} K
NIE ŁADOWAĆ po wyładowaniu zwrócić na kolej macierzystą A NE PAS RECHARGER A RAPARTIER APRES DECHARGEMENT NICHT WIEDER ZU BELADEN – NACH ENTLADUNG ZUR HEIMAT				
Usterki, Defectuosités, Mangel: (odpowiednie podkreślić, souligner les expressions qui conviennent, Zutreffendes unterstreichen)				
1. Zestawy kół, Essieux montés, Radsätze.	6. Urządzenie ciąglowe, Appareils de traction, Zugeinrichtungen.	13. Rewizja upłynęła, Revision perimee, Revisionfrist abgelaufen.	17. Dach nieszczelny, Pudło nieszczelne, Zbiornik nieszczelny, Toit non etanche, Caisse non etanche, Reservoir nonetanche, Dach undicht, Kasten undicht, Kessel indicht, Kontener nieszczelny, Container non etanche, Behälter undicht.	22. Ogrzewanie, Chauffage, Heizung.
2. Łożyska, Boites d'essieu, Achslager.	7. Urządzenia zderzne, Appareils de choc, Stosseinrichtungen.	14. –	21. Okna, Fenetres, Fenster.	23. Oświetlenie, Eclairage, Beleuchtung.
3. Hamulec, Frein, Bremse.	8. Pudło, Caisse, Wagenkasten.	15. Zbiornik, Reservoir, Kessel, Behälter.	24. Wnętrze wagonu, Interieur du vehicule, Wageninneres.	25. Urządzenia WC, Installations de cabinet WC, Einrichtungen.
4. Ostoja wagonu/wózka, Chassis/wagonbagie, Untergestell/ Drehgestellrahmen.	9. Dach, Toiture, Dach.	16. Zamknięcia i armatura zbiornika, Fermeture et armatures de reservoirs, Verschlusse und Armaturen der Kessel und Behälter.	26. Mostki przejściowe i harmonie, Dispositifs d'intercirculation, Übergangseinrichtungen.	
5. Sprężyny nośne/ich zawieszenie, Suspension, Trafedern, Federaufhängung.	10. Drzwi, Portes, Türen.	11. –		
	12. Wagon był wykolejony, Le vehicule a deraille, Wagen war entgleist.			
..... (stempel jednostki)	 (datownik)	 (podpis)

PKP 2727-011-11 (MW 539)

(Format około 148 x 210 mm)

Mw 542
Nalepka „Do zbadania” – wzór „M” wg RIC

PKP

Wagon
Véhicule
Wagen

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Wzór } M
Modèle }
Muster }

Do zbadania — A examiner — Zu untersuchen

Usterki, Défectuosités, Mängel:

(odpowiednie podkreślić, souligner les expressions qui conviennent, Zutreffendes unterstreichen)

- | | | | | |
|--|---|--|--|--|
| <p>1. Zestawy kół, Essieux montés, Radsätze.</p> <p>2. Łożyska, Boîtes d'essieu, Achslager.</p> <p>3. Hamulec, Frein, Bremse.</p> <p>4. Ostoja wagonu/wózka, Châssis/wagonbogie, Untergestell/ /Drehgestellrahmen.</p> <p>5. Sprężyny nośne/ich zawieszenie, Suspension, Tragfeder/Feder-aufhängung.</p> <p>6. Urządzenie ciąglowe, Appareils de traction, Zugeinrichtungen.</p> | <p>7. Urządzenia zderzne, Appareils de choc, Stosseinrichtungen.</p> <p>8. Pudło, Caisse, Wagenkasten.</p> <p>9. Dach, Toiture, Dach.</p> <p>10. Drzwi, Portes, Türen.</p> <p>11. Ciężar własny niewłaściwy (napis), Tare inscrite inexacte, Unrichtiges Eigengewicht angeschrieben.</p> <p>2. Wagon był wykolejony, Le véhicule a déraillé, Wagen war entgleist.</p> | <p>13. Rewizja upłynęła, Révision périmée, Revisionsfrist abgelaufen.</p> <p>14. Założone obce części, Utilisation de pièces de rechange étrangères, Fremde einsatz stücke verwendet.</p> <p>15. Zbiornik, Réservoir, Kessel/Behälter.</p> <p>16. Zamknięcie i armatura zbiornika, Fermeture et armatures de réservoirs, Verschlüsse und Armatu-</p> | <p>ren der Kessel und Behälter.</p> <p>17. Dach nieuszczelnny, Toit non étanche, Caisse non étanche, Réservoir non étanche, Dach undicht, Kasten undicht, Kessel undicht, Container non étanche, Behälter undicht.</p> <p>21. Okna, Fenêtres, Fenster.</p> | <p>22. Ogrzewanie, Chauffage, Heizung.</p> <p>23. Oświetlenie, Eclairage, Beleuchtung.</p> <p>24. Wnętrze wagonu, Intérieur du véhicule, Wageninneres.</p> <p>25. Urządzenia WC, Installations de cabinet, WC Einrichtungen.</p> <p>26. Mostki przejściowe i harmonie, Dispositifs d'intercirculation, Übergangseinrichtungen.</p> |
|--|---|--|--|--|

.....
(stempel jednostki)

.....
(datownik)

.....
(podpis)

PKP 2727-014-11 (Mw 542)

(Format około 148 x 210 mm)

Mw 543
Nalepka „Hamulec nie zdalny do użytku” – wzór „R” wg RIC



(Format około 105 x 210 mm)

KSIĄŻKA REWIZJI TECHNICZNEJ POCIĄGÓW

posterunku rewidentów taboru
(nazwa posterunku)

stacji

Zaczęta

Zakończona

Mw 562
Książka wagonów uszkodzonych

strona 1

K s i ą ż k a
wagonów uszkodzonych

PKP S.A. 2727-020-21 (Mw-562)

