

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

1./VÜVHU/2017

VASÚTI ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI UTASÍTÁS

Tárgy: a közúti vasutak F.1-F.2. számú jelzési és forgalmi utasításának társasági sajátosságokat tartalmazó kiegészítése

I.**Bevezető rész**

A közúti vasutak F.1-F.2. számú jelzési és forgalmi utasítását a Nemzeti Közlekedési Hatóság UVH/VF/NS/A/1342/2/2016. számon hagyta jóvá. A jóváhagyással egyúttal úgy rendelkezett, hogy a vasúttársaságokra vonatkozó sajátos szabályozásokat végrehajtási utasításokban kell megjeleníteni, ezek kiadását – figyelembe véve a jóváhagyott Jelzési és forgalmi utasítás rendelkezéseit – a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Társaság) hatáskörbe utalja.

A közúti vasutak F.1-F.2. számú jelzési és forgalmi utasításának (a továbbiakban: Utasítás) társasági sajátosságokat tartalmazó kiegészítéseként a következőket rendelem el.

II.**Általános rendelkezések****II.1. Az Utasítás 3.4.6.1. pontjának értelmezése (Állítástárolás Időzítő Jelző)**

Jelentése: az állítástárolás rendszerű váltóállító berendezés fogadta az előző jármű bejelentkezését, és addig világít, ameddig újabb váltóállítási parancs fogadására a berendezés nem képes (az állítástárolás tiltása időzítve van, vagy azt járműérzékelő elem akadályozza), ilyenkor a váltóállítás helyére behaladni tilos.

II.2. Az Utasítás 4.2.5. pontjának kiegészítése (Indulásjelzés)

A 19/2011 NFM rendelet – az Utasítás jóváhagyását követően történt – módosítása értelmében az indulásjelzés adására jogosult munkavállalók felsorolása kiegészítendő a közúti vasúti járművezető munkakörrel.

II.3. Az Utasítás 6.7. pontjának kiegészítése (A szolgálat megkezdése)

A járművezetői szolgálatot ellátó munkavállalónál a vezetés időtartama alatt legalább egy darab üres európai baleseti bejelentő nyomtatványnak kell lennie, amelyet a kocsiszíni diszpécser biztosít a nála lévő tartalékkészletből. Amennyiben ez felhasználásra kerül, akkor a kocsiszíni diszpécsernek (vagy a forgalmi szolgálat által megbízott személynek) intézkednie kell a dokumentum mielőbbi pótlásáról.

II.4. Az Utasítás 6.8. pontjának kiegészítése (A szolgálat átadás-átvétele, befejezése)

A szolgálat átadásának és átvételének a szolgálati beosztástól eltérő helyen való lebonyolítására a járművezetők munkáját közvetlenül irányító személy adhat utasítást.

A jármű vezetését a járművezető a Villamos Üzemigazgatóság, illetve a forgalomirányítás területére érvényes intézkedési jogkörrel rendelkező személy utasítására olyan munkavállaló számára adhatja át, aki a jogszabályban és az egyéb társasági utasításokban előírtaknak megfelel. A járművezető munkáját közvetlenül irányító személyt a vezetés átadásáról értesíteni kell, az utasítást kiadó személy nevét és beosztását a forgalmi munkalapra fel kell vezetni. A vezetés átadását-átvételét lehetőleg végállomáson kell végrehajtani. Amennyiben az átadás-átvétel nem a végállomáson történik, úgy forgalmi járatok (ld. utasítás 7.4. pontja) esetében az átvevő a következő végállomásig, félreállóhelyig vagy kocsiszínig köteles vezetni az átvett járművet, annak vezetését másnak nem adhatja át. Ettől eltérni csak az önállósító vizsga alkalmával lehet. Az előzőekben említett esetekben az átadás-átvétel tényét a „Villamos Járműlapon”, valamint a „Forgalmi Munkalapon” minden esetben fel kell tüntetni (önállósító vizsga esetén is).

Nem forgalmi járatok (ld. utasítás 7.5. pontja) esetében a vezetés átadása-átvétele előre elkészített vezénylési terv szerint történhet, amelynek tényét a „Villamos Járműlapon” fel kell tüntetni. A vezénylési tervtől eltérő helyen a vezetést átadni-átvenni csak rendkívüli esetben (pl. próbajáraton hibakeresés) szabad, de annak tényét a „Villamos Járműlapon” fel kell tüntetni.

Nem forgalmi járatok közlekedése esetén rendkívüli forgalmi munkalapot kell vezetni az érintett útvonalról (pl.: végállomás, visszafogó hely, kocsiszín, stb.) a pontos időpont feltüntetésével.

II.5. Az Utasítás 6.10. pontjának (Utasítások kiadása és végrehajtása) kiegészítése: Írásbeli rendelkezés kiadása

Az írásbeli rendelkezés az Utasításban meghatározott esetekben adható ki, és a rajta feltüntetett időtartamig érvényes.

Írásbeli rendelkezés kiadására jogosultak azok a Társaság állományába tartozó munkavállalók, akik az adott szakterületre érvényes rendelkezési vagy intézkedési joggal rendelkeznek, és akiket a rendkívüli esemény esetében közvetlenül érvényesíthető rendelkezési, illetve irányítói jog illet meg a forgalom lebonyolítását érintő kérdésekben.

Írásbeli rendelkezés kiadásakor az 1. számú mellékletben lévő dokumentumot kell két példányban értelemszerűen kitölteni. A tárgyban felsorolt lehetőségek közül egy írásbeli rendelkezésen csak egy jelölhető be. A tőpéldány a rendelkezés kiadójánál marad, a másodpéldányt át kell adni a járművezető részére. A másodpéldányt az adott forgalmi számhoz tartozóan kell kezelni, az átadás-átvétel tárgyát képezi mind járművezetők váltásakor, mind kocsiszíni beálláskor.

A telephelyi diszpécser kötelessége az írásbeli rendelkezést a beálló járművezető forgalmi munkalapjához tűzni, és a továbbiakban azzal együtt kezelni.

A járművezetők telephelyi, végállomási vagy vonali váltásakor az írásbeli rendelkezés átadás-átvételének tényét vagy az írásbeli rendelkezés tartalmának átadását a forgalmi munkalap megjegyzés rovatában dokumentálni kell.

Az írásbeli rendelkezések kiadásának megkezdéséről és annak tartalmáról a rendelkezés kiadójának a BKV fődiszpécserét minden esetben tájékoztatni kell, aki a rendelkezésre álló technikai eszközök segítségével haladéktalanul intézkedik az érintett járművezetők értesítéséről. Ennek megtörténtéről a rendelkezések kiadóját értesíteni kell, így a helyszínen több írásbeli rendelkezést már nem kell kiadni. Az írásbeli rendelkezés visszavonásáról a BKV fődiszpécserét a rendelkezést kiadó szakterület tájékoztatja, aki ezt követően intézkedik minden érintett járművezető értesítéséről. A BKV fődiszpécser kötelessége továbbá tájékoztatni a BKK fődiszpécserét, az infrastruktúra, a járműműszaki és forgalmi társszolgálatokat és a Villamos Vasútbiztonsági Csoportot mind az rendelkezések kiadásának megkezdéséről, mind a visszavonás megtörténtéről.

II.6. Az Utasítás 8.7. pontjának pontosítása (Váltóállítási módok)

Tilos a váltó állítása – ide nem értve a váltóhasítás esetét –, ha a váltón jármű tartózkodik.

II.7. Az Utasítás 8.9. és 8.10. pontjának kiegészítése (Távvezérelt váltóállítás)

Amennyiben a távvezérelt váltót és a hozzá tartozó főjelzőn a jelzéképet a váltó kezelésére beosztott munkavállaló (tabulátorkezelő) beállította, akkor a főjelző jelzésének megfelelően kell közlekedni, ha azt más jelzés vagy rendelkezés nem korlátozza.

A Villamos Pálya és Műtárgyfenntartási Szakszolgálat, a Villamos Jelzőberendezési Szakszolgálat, vagy Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat, a Társasággal szerződéses viszonyban álló munkáltatók (külső vállalatok) dolgozói váltóállítást, a váltón vagy a vágányútba eső pályaszakaszon, annak közvetlen közelében munkálatokat csak a váltó, illetve berendezés kezelésére beosztott munkavállalóval (tabulátorkezelővel) történő előzetes egyeztetés, az azt követő hozzájárulás és a biztonsági intézkedések megtétele után végezhetnek.

Tabulátorkezelő hiányában, illetve minden olyan helyszínen, ahol távvezérléses váltóállítást történhet, munkálat a BKV fődiszpécserével történő előzetes egyeztetés, az azt követő hozzájárulás és a biztonsági intézkedések megtétele után végezhető.

II.8. Az Utasítás 8.11. pontjának értelmezése (A váltókon történő közlekedés általános szabályai)

Az Utasítás 8.11. pontja három feltétel egyidejű fennállása esetén engedélyezi a váltóra történő ráhaladást, s előírja, hogy ha e feltételek valamelyike nem teljesül, akkor meg kell győződni a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságáról, kivéve, ha szóbeli vagy írásbeli rendelkezés másképp nem rendelkezik.

Nem kell külön meggyőződni a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságáról az alábbi esetekben:

- Ha a váltóhoz tartozó, a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítási helyére figyelmeztető jelzőn érvénytelenítő jelzést helyeztek el (Utasítás 3.5.1. pont), ilyen esetben a váltóállító berendezés kikapcsolt állapotban van.
- Olyan váltó esetén, ahol váltójelzőt és a váltóval szerkezeti függésben álló háromfogalmú főjelzőt egyidejűleg alkalmaznak, és e két jelző közül csak az egyik használható, a következő bekezdés figyelembe vételével.

- Olyan váltó esetén, ahol egyidejűleg két, *a váltó tényleges állását Jelző váltójelző* került elhelyezésre, és csak az egyik váltójelzőben nem világít a kívánt menet számára szükséges irányfény, vagy csak az egyikben nem világít a váltóreteszjelző jelző.
- Ha az előző jármű váltón történő áthaladását a követő jármű vezetője figyelemmel tudta kísélni
 - o a váltójelző irányfényének és a váltóval szerkezeti függésben álló háromfogalmú főjelző egyidejű zavara esetén;
 - o csak váltójelzővel ellátott váltónál a váltójelző irányfényének zavara esetén;
 - o csak háromfogalmú főjelzővel ellátott váltónál a háromfogalmú főjelző zavara esetén.

E pont tekintetében írásbeli rendelkezés lehet a helyszínen, írásban kiadott utasítás, a FUTÁR rendszeren keresztül a BKV fődiszpécseré által kiadott rendelkezés és a Parancskönyvben lefűzött dokumentum is (a szóbeli rendelkezést az Utasítás 6.10. pontjában leírtak szerint kell kiadni).

Eljárásrend:

- Ha a váltó csúcscsínjei nem a kívánt haladási irányban megfelelően állnak, meg kell kísérelni a váltó átállítását. Csúccsal szembeni haladás esetén, ha a csúcscsínnek a tősinhez való nem megfelelő simulása miatt a jármű kívánt irányba való terelése nem biztosított, próbaállítást kell végezni. Ha a váltóállítás, illetve a próbaállítás sikertelen, a váltó forgalmi szempontból használhatatlannak kell minősíteni és intézkedést kell kérni.
- Ha a kívánt menet számára szükséges jelzéskép a főjelzőn vagy a váltójelzőn nem áll rendelkezésre, ennek tényét a járművezető a munkáját közvetlenül irányító személy részére be kell, hogy jelentse. Ezt követően a BKV fődiszpécseré visszaellenőrizhető módon engedélyezheti, hogy a továbbiakban csak a főjelző vagy a váltójelző zavara miatt nem kell minden jármű váltóra történő ráhaladása előtt próbaállítással meggyőződni a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságáról.

II.9. Az Utasítás 8.12. és 8.13. pontjának kiegészítése (Áthaladás váltókon)

A Társaság kezelésében lévő pályahálózaton található váltókon – függetlenül attól, hogy távvezérléssel állítható vagy sem – az engedélyezett sebesség csúccsal szemben legfeljebb 10 km/h, gyök felől legfeljebb 15 km/h.

Amennyiben a váltó szerkezeti kialakítása ettől eltérő sebesség alkalmazását teszi lehetővé vagy szükségessé, akkor a váltót az utasítás 3.4.19. pontja szerinti *Váltón engedélyezett sebesség* jelzővel, és szükség esetén kiegészítő jelzőtáblával kell megjelölni.

A biztosított vágányutas biztosítási körzetekben található váltókon az utasításban meghatározott sebességgel lehet közlekedni, amennyiben más jelző eltérő utasítást nem ad.

Amennyiben a váltón történő közlekedés sebessége a megengedett értéket meghaladja, és vélelmezhető, hogy emiatt a váltó használhatóságának forgalmi feltételei közül egy vagy több nem teljesül (ilyet többek között a 15 km/h sebességnél nagyobb sebességgel történő váltóhasítás okozhat), akkor a járművezetőnek értesíteni kell a munkáját közvetlenül irányító személyt, illetve ha van, a váltó kezelésére beosztott munkavállalót (tabulátorkezelőt, váltóőr, stb.). E személyeknek értesíteniük kell pályafenntartásért felelős szervezeti egységet. A továbbiakban az Utasítás 8.6.2. pontja szerint kell eljárni.

II.10. Az Utasítás 8.15. pontjának kiegészítése (Vágánykereszteződések)

A Társaság kezelésében lévő pályahálózaton található vágánykereszteződések az engedélyezett sebesség legfeljebb 15 km/h lehet. Amennyiben a vágánykereszteződés szerkezeti kialakítása ettől eltérő sebesség alkalmazását teszi lehetővé, akkor azt az utasítás 3.4.20. pontja szerinti *Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség* jelzővel, és szükség esetén kiegészítő jelzőtáblával kell megjelölni.

A felhegesztett vágánykereszteződésen mellékirányból áthaladni tilos. A főirányból érkező járművel a vágánykereszteződésen történő közlekedés általános szabályait kell alkalmazni. Ennél nagyobb sebességet a pályafenntartásért felelős szervezeti egység engedélyezhet, ebben az esetben a Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség jelzőtáblát kell a vágánykereszteződés előtt elhelyezni.

II.11. Az utasítás 9.4. pontjának kiegészítése (A járművek világítása)

A forgalomban részt vevő járművön vagy szerelvényen – ide nem értve a tompított fényszóróval fel nem szerelt villamosokat – menet közben, illetve (a TW6000-es típus kivételével) forgalmi okból történő megállás során (pl. megállóhelyen, vagy holdfényjelző előtti megállás esetén) a tompított fényszórót vagy fényszórókat kell használni.

Forgalomban részt vevő, álló járművet vagy szerelvényt – ide nem értve a forgalmi okból megálló villamost – típustól függően (Ganz csuklós típusú villamost csak sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén) helyzetjelző fénnel vagy zárlámpával kell megjelölni (pl. végállomásokon). Ezen előírás a nosztalgia járművekre nem vonatkozik.

Ha a jármű vagy szerelvény eleje két fényszóróval van felszerelve, a fényszóró üzemképtelensége esetén az alábbiak szerint kell eljárni:

- Az egyik vagy mindkét helyzetjelző fény üzemképtelenné válása esetén a *rendellenességre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni és a hibát a járműkísérő lapon elő kell jegyezni.
- Ha a vezetett járművégen az egyik tompított fény nem világít, akkor intézkedést kell tenni a javítására vagy a szerelvény cseréjére, amit lehetőleg úgy kell megoldani, hogy menetkimaradással ne járjon. Ha sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén válik működésképtelenné mindkét tompított fény, akkor a *meghibásodásra* vonatkozó szabályozáson túl az engedélyezett sebesség legfeljebb 20 km/h lehet.
- Valamely vagy mindkét távolsági fény üzemképtelenné válása esetén a *rendellenességre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, a hibát a járműkísérő lapon elő kell jegyezni. Mindkét távolsági fény üzemképtelenné válása esetén a sebességet a tompított fény által bevilágított és belátható útszakasz hosszának megfelelően kell megválasztani.

II.12. Az Utasítás 11.8. pontjának kiegészítése (Utasok le- és felszállása)

a) Közlekedés az V. kerület, Vigadó téri megállóhelynél

A pesti viadukton, a Vigadó téri megállóhelynél az Erzsébet híd felé haladó járműről a le- és felszállás a menetirány szerinti bal (Lánchíd felé vezető) vágányra történik, ezért a két ellentétes irányban közlekedő jármű egymás mellett csak akkor haladhat el, ha az Erzsébet híd felé közlekedő jármű a megállóhelyről már kihaladt, és a vágányon utasok nem tartózkodnak.

b) Közlekedés a XXII. kerület, Savoyai Jenő tér megállóhelyénél

A Savoyai Jenő tér megállóhelyénél a Városház tér felé haladó járműről a le- és felszállás a menetirány szerinti bal (Leányka utca felé vezető) vágányra történik, ezért a két ellentétes irányban közlekedő jármű egymás mellett csak akkor haladhat el, ha a Városház tér felé közlekedő jármű a megállóhelyről már kihaladt, és a vágányon utasok nem tartózkodnak.

II.13. Az Utasítás 11.11. pontjának kiegészítése (speciális közlekedési előírások, két –, vagy többvágányú pályaszakaszra)

A XIX. kerület, Hofherr Albert utcai egyvágányú vágányon bármely irányban történő közlekedés csak a Társaság fődiszpécserének (a továbbiakban: BKV fődiszpécser) engedélyével történhet. Engedélyt adni csak akkor szabad, ha a BKV fődiszpécser intézkedett arról, hogy szembemenet ne következzen be.

A VIII. kerület, József körútról a Népszínház utcába bekanyarodni, a XI. kerület, Fehérvári út és Újbuda-központ M végállomás (Október huszonharmadika utca) valamint a XI. kerület, Fehérvári út és az Etele út/Fehérvári út végállomás között közlekedni, továbbá a IX. kerület, Határ út M végállomások és Száva kocsiszín között mindkét irányban közlekedni forgalmi járattal menetrend alapján lehet. Rendkívüli forgalmi rend, illetve nem forgalmi járat közlekedése esetén a közlekedés csak a BKV fődiszpécser engedélyével történhet. Engedélyt adni csak akkor szabad, ha a BKV fődiszpécser intézkedett arról, hogy szembemenet ne következzen be.

Az Etele út/Fehérvári út végállomáson történő áthaladás lehetőségének biztosítása érdekében – az érvényes menetrend figyelembe vételével – a Villamos Forgalmi Főmérnökségnek szabályozni kell, mikor melyik vágányt lehet a visszafogás idejénél hosszabb időtartamra igénybe venni. Ennek tényéről az érintett járművezetőket írásban tájékoztatni kell.

Egyéb egyvágányú pályaszakaszon csak akkor szabad közlekedni, ha a járművezető meggyőződött annak veszélytelenségéről, és arról, hogy szembemenet nem következhet be (pl. Szépilona kocsiszín előtti szakasz, Jászai Mari téri üzemi vágány a Balassi Bálint utca és a Margit híd között).

A IX. kerület, Mester utca (Ferenc körút) és a VIII. kerület, Blaha Lujza tér M (Népszínház utca) végállomásokon abban az időszakban, amikor váltó kezelésére beosztott munkavállaló (tabulátorkezelő) nem teljesít szolgálatot, üzemszerűen a végállomások csonka vágányát kell használni. Részletes eljárásrendet a végállomási végrehajtási utasításokban kell meghatározni.

II.13.1. Közlekedés (közrezárási tilalom) a XI. kerület, Pék utca megállóhelyénél

A kamaraerdei vonal Pék utcai megállóhelyénél a megállóhelyre két ellentétes irányban haladó jármű egyidejűleg nem állhat be.

A később érkező járműnek a megállóhely előtt meg kell várnia, amíg az ellentétes irányban haladó jármű a megállóhelyet elhagyja, csak ezután haladhat be a járdaszíj mellé.

Ha a két ellentétes irányban haladó jármű egyidejűleg érkezik a megállóhelyhez, a megállóhelyre történő beállítás sorrendjét a kölcsönös udvariasság elvének megfelelően kell eldönteni.

II.13.2. Közlekedési korlátozások

- a) A pesti Viadukton munkajáratok, anyagszállító járatok, teherjáratok, hóseprő mozdonyok és munkagépek közül a jelzett szakaszokon csak olyan típusok közlekedhetnek, amelyek hossz- és szélességi méretük, valamint tengelytávolságuk alapján biztonságosan elférnek.
- b) A Lánchíd pesti aluljárójában munkajáratok, anyagszállító járatok, teherjáratok, hóseprő mozdonyok és munkagépek közül a jelzett szakaszokon csak olyan típusok közlekedhetnek, amelyek hossz- és szélességi méretük, valamint tengelytávolságuk alapján biztonságosan elférnek.
- c) A Szabadság hídon munkajáratok, anyagszállító járatok, teherjáratok, hóseprő gépek és munkagépek csak üzemszünetben vagy üzemzavar esetén, szembemenet kizárással (lehetőleg fedezéssel) közlekedhetnek.
- d) A 4-es és 6-os viszonylatok vonalán (nagykörúti vonal) a Széll Kálmán tér és Újbuda-központ, illetve a Móricz Zsigmond körtér között hóseprő mozdony csak rendkívüli esetben közlekedhet (a hóseprő keféjét pedig a peronok mellett tilos használni).

II.14. Az Utasítás 11.12. pontjának pontosítása (Tiltott egyidejű menetek)

A 89. és 90. számú ábrákon mindegyik nyilat piros színűként kell kezelni, a zölddel jelölt nyilak irányából érkező járműveknek – az ábrákon jelölttel ellentétben – nem lesz minden esetben alapértelmezettként definiált áthaladási elsőbbsége. Minden ilyen összetett helyszínrre – átmenő- vagy fejevégállomásra – állomási vagy végállomási végrehajtási utasítást kell kidolgozni, amely tartalmazza az elsőbbségi viszonyokat is.

II.15. Az Utasítás 11.15. pontjának pontosítása és értelmezése (Közlekedés a Jelző használhatatlansága esetén)

- a) Használhatatlan főjelzők esetén a főjelző előtt meg kell állni. A használhatatlan főjelző előtti megállást követően elindulni csak akkor szabad, ha a járművezető meggyőződött annak veszélytelenségéről. Azokban az esetekben, amikor a főjelzőt követően nincs behatárolható fedezett pályaszakasz, illetve nincsenek váltók, akkor a főjelző mellett kell teljes szerelvényhosszal elhaladni 10 km/h sebességgel, utána a sebesség fokozható.
- b) Egyéb, a váltó üzemével kapcsolatos jelző használhatatlansága esetén a váltóra ráhaladni csak akkor szabad, fokozott óvatossággal és legfeljebb 10 km/h sebességgel, ha a járművezető meggyőződött a továbbhaladás veszélytelenségéről (például a váltó hasíthatóságáról), és a váltó használhatóságának valamennyi forgalmi feltételéről. Ezen pont értelmezésében a váltó üzemével kapcsolatos jelzőnek minősülnek a *távvezérelt váltók jelzései*, azaz a *váltójelző* (Utasítás 3.4.1.) és a *váltóreteszelő jelző* (Utasítás 3.4.2.), valamint a *mechanikus csúcssínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel felszerelt váltó jelzőtábla* (Utasítás 3.4.13.).

II.16. Az Utasítás 2. számú mellékletének kiegészítése (Közlekedés hegyipályán): Különleges közlekedési szabályozások

a) Közlekedés a farkasréti vonalon

A XII. kerület, Nagyenyed utca – Alkotás utca kereszteződésétől a XII. kerület, Érdi út 14/a számig terjedő pályaszakaszt hegyipályának kell tekinteni, és ezen a szakaszon csak hegyipályás szerelvények közlekedhetnek.

A XI. kerület, Farkasrét, Márton Áron tér és a XII. kerület, Csörsz utca közötti lejtős pályaszakaszon a Csörsz utca irányába, valamint a Nagyenyed utcában az Alkotás utca irányába legfeljebb 40 km/h sebességgel szabad közlekedni.

b) Közlekedés a XII. kerület, Alkotás utcában

Az Alkotás utcában csak hegyipályás szerelvények közlekedhetnek. Ha az Alkotás utcában történő közlekedés során valamely fékberendezés üzemképtelenné válik, egy másik üzemképes szerelvényt össze kell csatolni, és a tolásra vonatkozó szabályok szerint kell továbbközlekedni az Alkotás utca végéig (BAH csomópontig vagy a Déli pályaudvarig).

A Klss János altábornagy utca és a Márvány utca közötti lejtős pályaszakaszon a Márvány utca irányába legfeljebb 30 km/h sebességgel szabad közlekedni.

A Csörsz utca és a BAH csomópont közötti lejtős pályaszakaszon a BAH csomópont irányába legfeljebb 40 km/h sebességgel szabad közlekedni.

c) Közlekedés a hűvösvölgyi vonalon

A hűvösvölgyi vonalon II. Budagyöngye és Hűvösvölgy között a nem hegyipályás járművek csak akkor közlekedhetnek, ha minden fékberendezésük üzemképes, és villamos biztonsági fékkel vannak ellátva. Ha Budagyöngye és Hűvösvölgy között történő közlekedés során valamely fékberendezés üzemképtelenné válik, egy másik üzemképes járművel vagy szerelvényt össze kell csatolni, és a tolásra vonatkozó szabályok szerint kell továbbközlekedni a hűvösvölgyi végállomásig vagy Budagyöngyéig.

d) Közlekedés a zugligeti vonalon

A II. kerület, Szépilona kocsiszín és Budagyöngye megállóhely közötti lejtős pályaszakaszon Budagyöngye felé legfeljebb 30 km/h sebességgel szabad közlekedni.

II.17. Az Utasítás 5. számú mellékletének kiegészítése: Légfékes üzemi fékkel ellátott szerelvényekre vonatkozó külön szabályok

Ezen rendelkezés II.16. pontjában meghatározott lejtős pályaszakaszokon a légfékes üzemi fékkel rendelkező járműveknek az engedélyezett legnagyobb sebesség 20 km/h. A megengedett legnagyobb sebességet villamosfék használatával kell tartani.

Hóseprő mozdonyok hóseprés közben csak a *Téli felkészülési tervben* előírt útvonalon közlekedhetnek. Ettől eltérni csak szükség esetén a BKV fődiszpécser utasítására lehet.

Két hóseprő mozdony találkozása esetén mindkettő köteles megállni, és a járművek személyzetéből egy-egy személy a talajon állva kell, hogy figyelje és ellenőrizze az egymás melletti biztonságos elhaladást.

III.

Egyes járműtípusokra vonatkozó előírások

III.1. UV és MUV típusú járművek

III.1.1. UV típusú járművek átvétele

III.1.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű külső körülményeinek során az alábbiak ellenőrizendők:

- a sínféktörzsek és a vasúti kerekek épsége,
- az életmentők épsége,
- a lámpatestek épsége,
- az áramszedő épsége,
- a visszapillantó tükrök épsége,
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége,
- az ablaktörlő kar és gumí épsége,
- a vonókészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek),
- a középső ajtó melletti kihajtható létra rögzítettsége,
- a homlokfali utastájékoztató táblák megléte,
- a kocsiszekerény épsége, rongálódás-mentes állapota,
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a sínféktörzsek, a vasúti kerekek, az életmentők, a lámpatestek, az áramszedő, a visszapillantó tükrök, a szélvédő ablakok, az ablaktörlő karok vagy gumik, a vonókészülék, a kihajtható létra, a homlokfali utastájékoztató táblák valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető vagy nem rögzíthető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a kocsiszekerény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikailag megfelelő állapotban van, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a pályaszámok valamelyike nem látható megfelelően, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.1.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

Az utastér beljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- vészfék fogantyúk épsége,
- utastéri vészjelzők működőképessége,
- homokszóró tartály feltöltöttsége (a megfelelő utastéri ülés felemelésével),
- az oldalirány táblák megléte,
- a jegykezelő készülékek épsége, működőképessége,
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota,
- az Utazási Feltételek és a díjszabási tájékoztató megléte,
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a vészfék fogantyúk épsége, az utastéri vészjelzők működése, a homokszóró tartály feltöltöttsége nem megfelelő, valamelyik kocsiból hiányzik az oldalirány tábla, akkor intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítása, pótlása érdekében. Ha a javításra vagy pótlásra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a jegykezelő készülékek épsége, az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő vagy az Utazási Feltételek, illetve a díjszabási tájékoztató hiányzik, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a jegykezelő készülékek valamelyike működésképtelen, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.1.1.3. A vezetőfülke szemrevételezése

A vezetőfülkék szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- irányváltó kar, vezérlőkapcsoló kar, nyomógombok, kapcsolók, vezetőülés, valamint visszajelző lámpák, műszerek épsége, kezelhetősége,
- az áramszedő kezelhetősége,
- a készülékszekrények rögzíthetősége,
- a váltóvas megléte és rögzítettsége,
- a tűzoltó készülék megléte,
- a csatlórúd megléte,
- az elsősegély-felszerelés megléte,
- a vezetőfülke ajtajának csukhatósága, rögzíthetősége, zárhatósága.

Ha az irányváltó kar, a vezérlőkapcsoló kar, a nyomógombok, kapcsolók, a visszajelző lámpák, műszerek vagy a váltóvas rögzítettsége nem megfelelő, valamely készülékszekrény nem rögzíthető, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a vezetőülés vagy az áramszedő nem kezelhető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a váltóvas, a tűzoltó készülék, a csatlórúd illetve az elsősegély-felszerelés állapota nem megfelelő, hiányos vagy hiányzik, akkor azt pótolni kell a telephely területén lévő raktárkészletből. E tartozékok nélkül a jármű nem állhat forgalomba.

Amennyiben a vezetőfülke ajtaja nem zárható vagy nem rögzíthető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.1.1.4. Feszültség alá helyezés, a jármű üzembe helyezése

Először ellenőrizni kell töltés nélkül az akkumulátor feszültségét. Lekötött áramszedő mellett a sínfék a műszerasztal feletti fogantyú segítségével működtethető.

Bekapcsolt utastéri világítás mellett az akkumulátor feszültsége legalább 20V, a sínfék 2-4 másodperces működtetése mellett legalább 17V kell legyen. Ezt az ellenőrzést el kell végezni a csatolt kocsik vezetőfülkéjében is. Amennyiben ezen kritériumoknak az akkumulátor kapacitása nem felel meg, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ezzel a művelettel egyben a sínfék működéspróba is elvégezhető.

Ezek után engedhető fel az áramszedő, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően, valamint bekapcsolható az „MDLS” (statikus átalakító és légsűrítő) közös kapcsoló és a túláramkapcsoló. Miután az átalakító berendezés beindult, meg kell győződni a töltőfeszültség mértékéről is (26-28V). Ha a töltés nem megfelelő és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ha a légtartály nyomása 2-3 bar értékre csökken, a légsűrítő működésbe jön, és a légnyomás értékét 5-6 bar értékre termeli fel. Ezt a folyamatot a műszerasztalon lévő nyomásmérő piros mutatójának állásával követhetjük nyomon. Ha a légsűrítő berendezés működése nem megfelelő (nem jön működésbe, vagy túl sokára szakad meg a működése), vagy a sűrített levegős rendszer veszti a levegőt, és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ha a túláramkapcsoló nem kezelhető, és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.1.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

A műszerasztalon balról jobbra haladva célszerű kipróbálni a berendezéseket.

- az ablaktörlő működése,
- a jármű külső világítása:
 - az irányváltó kapcsoló „0” helyzetében a zárlámpa világít,
 - az irányváltó kapcsoló „Előre” helyzetében a háromállású kapcsoló középső állásában az első helyzetjelző világít,
 - az irányváltó kapcsoló „Előre” helyzetében a kapcsoló „le” állásában az első tompított fényszóró világít,
 - az irányváltó kapcsoló „Előre” helyzetében a kapcsoló „előre” állásában a tompított fényszóró kialszik, a távolsági fényszóró pedig világít, valamint világít a műszerasztalon a kék visszajelző kék lámpa,
- az utastéri világítás kipróbálása a ki-, illetve a bekapcsoló kapcsolóval, ekkor a műszerek világítása is bekapcsol,
- a fülkevilágítás kipróbálása,
- a bal oldali, majd a jobb oldali ajtók működtetése (nyitása és zárása) a billenő kapcsolókkal, indításjelzés adása (az indulásjelző piros kontroll-lámpa világít-e), illetve

meg kell győződni arról, hogy az ajtójelzés kialakul-e („ajtók zárva” zöld kontroll-lámpa világít-e),

- az irányjelző lámpák működtetése;
- a motoros pályacsengő működtetése jobboldali lábkapcsolóval;
- a vezetői utastájékoztató a vezetőasztali mikrofonon keresztül;
- a jobb első ajtó kinyitása az „Első ajtó” billenő kapcsolóval;
- a homokszóró működése a bal oldali pedál megnyomásával,
- az irányváltó kapcsolót „előre”, majd „hátra” állásba kapcsolva megjártjuk az irányváltó hengert, majd az Irányváltó kapcsoló „előre” helyzetében a vezérlőkapcsolóval előkészítő (*), majd fék 1 helyzetre kapcsolva meg kell járni a menet-fék hengert is.

Amennyiben az előzőekben felsorolt berendezések valamelyikének működése – a műszer- és fülke világítás kivételével – nem megfelelő, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a műszer- és fülkevilágítás nem működik és a javításuk nem lehetséges, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

III.1.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a rögzítőfék működését:

- A vezérlőkapcsolóval „soros 1-2” fokozatra kell kapcsolni úgy, hogy a jármű 3...5 km/h sebességre gyorsuljon fel, majd vissza kell kapcsolni „0”-ra és az irányváltó kisszabályzóval is „0”-ra kell kapcsolni. Ebben az esetben működésbe lép a rögzítőfék, amelynek működése akkor megfelelő, ha a járművet 1-2 méter távolságon belül megállítja. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. A műszerasztali visszajelző lámpa is világítani fog („Rögzítőfék”).
- A vezérlőkapcsolóval „soros 1-2” fokozatra kell kapcsolni úgy, hogy a jármű 3...5 km/h sebességre gyorsuljon fel, majd vissza kell kapcsolni „0”-ra és a műszerasztalon lévő „Retfék” kapcsolót „rögzít” állásba kell kapcsolni. Ebben az esetben működésbe lép a rögzítőfék, amelynek működése akkor megfelelő, ha a járművet 1-2 méter távolságon belül megállítja. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. A műszerasztali visszajelző lámpa is világítani fog („Rögzítőfék”).

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd a jármű megmozdulása után – a vezérlőkapcsoló menet tartományban hagyása mellett – működtetni kell a „Sínfék” fogantyút és közben meg kell hallgatni, hogy a sínféktörzsek letapadnak-e. A villamost a sínfék működtetésével meg kell állítani, majd a fogantyú lehúzott helyzete mellett a vezérlőkapcsolót a teljes menet- és féktartományban meg kell mozgatni. Ekkor a járműnek nem szabad elindulnia, mivel a sínfék működtetése a főrelé földelésével megszakítja menetvezérlést. A villamosnak csak akkor szabad elindulnia, ha a vezérlőkapcsoló előbb Kikapcsolt („0”) állásba, a sínfék fogantyú pedig alaphelyzetbe kerül. Ha a sínfék működése nem megfelelő, vagy a vezérlőhenger akad, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Az üzemi fék próbáját lehetőség szerint a telephelyen belül kell elvégezni. Ha erre bármely okból nincs lehetőség, akkor a próbát az első, arra alkalmas pályaszakaszon kell megtenni.

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet ~10 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd a már hatásos fékfokozatra kell kapcsolni. Ebben az esetben először az elektrodinamikus fék, majd a vezérlőhengert a féktartományban ütközésig forgatva a rögzítőfék lép működésbe. Ha az elektrodinamikus fék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, vinni, illetve – telephelyen kívüli kipróbálás esetén – forgalomban tartani.

III.1.1.7. Kiegészítés a pótkocsis szerelvény átvételéhez

- Feszültség alá helyezés előtt meg kell győződni a pótkocsi és a motorkocsik között elhelyezendő erősáramú, gyengeáramú, sűrített levegős és szolenoid csatláskábelek, valamint a szakadáskapcsolót működtető láncok meglétéről. Hiba, hiányosság esetén intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás, pótlás nem lehetséges, a szerelvényt nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.
- Meg kell győződni arról, hogy a pótkocsi a kerekes kézifékkal ne legyen befékezve.
- Szemrevételezni kell a pótkocsi belső berendezéseinek állapotát (a vészfék fogantyú és a homokszóró tartály kivételével), a 2. pontban leírtaknak megfelelően. Hiba, hiányosság esetén az ott leírtaknak megfelelően kell eljárni.
- A pótkocsin a napszaknak megfelelően az utastéri világítást be kell kapcsolni.

III.1.2. Általános rendelkezések

A rugóerő-tárolós rögzítőfékkel felszerelt UV szerelvény két motorkocsis üzemmódban hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

III.1.3. Közlekedési korlátozások

A Pongrác úti közúti vasúti felüljárón három járműből képzett UV szerelvény csak utasok nélkül közlekedhet.

III.2. Ganz csuklós típusú járművek

III.2.1. Ganz csuklós típusú járművek átvétele

III.2.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A villamos külső körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- oldalszekrények szoknyalemezeinek zárt állapota;
- sínféktörzsek, vasúti kerekek épsége, ideértve a réz átvezető szalagokat is (járművezetőkről lehetőség szerint);
- életmentők megléte;
- létrák csukott és lezárt állapota;
- lámpatestek épsége;
- áramszedő épsége, annak felengedett helyzetében;
- visszapillantó tükrök épsége;
- szélvédő ablakok épsége;
- ablaktörlő kar és gumi épsége.

Amennyiben a sínféktörzsek, életmentő keretek, a vasúti kerekek, a lámpatestek, az áramszedő, a visszapillantó tükrök, a szélvédő ablakok, ablaktörlő karok és gumik valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető, intézkedést kell tenni a javításukra. Ha a javítás nem lehetséges, a szerelvényt nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Az oldalszekrények szoknyalemezeinek lezárását és a vonókészülék rögzítését a járművezető is el tudja végezni. Ha ezek valamelyike nem végezhető el, a szerelvény nem vihető forgalomba.

Ha a pályaszámok valamelyike nem látható, a szerelvényt nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

A kocsiszekrény rongálódottságát jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha az a szerelvény biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, akkor a szerelvény forgalomba vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha az ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott, akkor intézkedést kell tenni annak cserélésére, javítására. Ha ez nem lehetséges, és a rongálódás jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, valamint más üzemképes szerelvény nem áll rendelkezésre, akkor a szerelvény forgalomba vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Az ilyen szerelvényen forgalomban központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.2.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- vészfékkapcsolók épsége;
- utastéri vészjelzők működőképessége;
- homokszóró tartályok feltöltöttsége (a megfelelő padlólemezek vagy utasülések felemelésével);
- oldaliránytábla épsége, megléte és megfelelősége;
- ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, járműfenntartás részéről az oldalablakok kezelhetősége;
- ajtónyitó nyomógombok épsége (ha van);
- utastéri világítás működőképessége;

Hatályba lépés dátuma:

14/70. oldal

2017. augusztus hónap ^{...} napja

09 . 01.

- Jegykezelő készülékek épsége, működőképessége;
- Utazási Feltételek és a díjszabási tájékoztató megléte;
- „C” kocsi részben a tűzoltó készülék megléte;
- utastér általános tisztasága.

Amennyiben a vészfék kapcsolók épsége, az utastéri vészjelzők működése, a homokszóró tartályok feltöltöttsége nem megfelelő, a kocsiból hiányzik az Utazási Feltételek vagy a tűzoltó készülék, illetve oldalanként nincs legalább egy olvasható oldaliránytábla, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a szerelvényt nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér tisztasága nem megfelelő vagy a díjszabási tájékoztató hiányzik, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha ezen berendezések hiánya, állapota a szerelvény biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha az ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott, akkor intézkedést kell tenni annak cserélésére, javítására. Ha ez nem lehetséges, és a rongálódás jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteteli, valamint más üzemképes szerelvény nem áll rendelkezésre, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Az ilyen szerelvényen forgalomban központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.2.1.3. A vezetőfülkék szemrevételezése

A vezetőfülkék szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- irányváltó szabályzó kar, menetszabályzó kar, túláram-kapcsoló, nyomógombok, kapcsolók, vezetőülés, valamint visszajelző lámpák, műszerek épsége, kezelhetősége;
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége,
- váltóvas megléte és rögzítettsége (mindkét vezetőfülkében);
- áramszedő kezelhetősége (az „A” vezetőfülkében), vagy vezérelhetősége (az „A” és „B” vezetőfülkékben);
- rugóerőtárolós fék kézi oldókar és az oldópedál épsége;
- készülékszekrények rögzíthetősége, lezárhatósága;
- csatlórúd megléte (kocsinként legalább 1 db rövid, egyenes csatlórúd);
- elsősegély-felszerelés megléte;
- vezetőfülke ajtó becsukhatósága, rögzíthetősége, zárhatósága.

Ha az irányváltó kar, a vezérlőkapcsoló kar, a túláram-kapcsoló, a nyomógombok, kapcsolók, a visszajelző lámpák, műszerek épsége, kezelhetősége, vagy a váltóvas rögzítettsége nem megfelelő, az oldalsó készülékszekrények nem rögzíthetők vagy zárhatók, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha ezen berendezések állapota a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha az elsősegély-felszerelés, a váltóvas vagy a csatlórúd hiányzik, akkor azt pótolni kell a telephely területén lévő raktárkészletből. Ha ezen eszközök nem pótolhatók, akkor a jármű forgalomba nem adható, illetve nem vihető.

Hatályba lépés dátuma:

15/70. oldal

2017. augusztus hónap ~~...~~ napja

09. 01.

Amennyiben a vezetőfülke ajtaja nem becsukható, rögzíthető vagy zárható, az áramszedő és a vezetőülés nem kezelhető, a mennyezeti készülékszekrény nem lezárható, intézkedést kell tenni a hiba javítására. Ha a javítás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.2.1.4. Feszültség alá helyezés, a jármű üzembe helyezése

A kocsi „A” végében ellenőrizni kell töltés nélkül az akkumulátor kapacitását. Ehhez statikus átalakító kapcsolója bekapcsolt helyzetben, az áramszedő pedig lekötve, levezérelt állapotban kell legyen. Hagyományos ajtóvezérlésű járművek esetében feltétlenül meg kell győződni az ajtó „Oldalválasztó” kapcsoló középső, „0” helyzetéről, ellenkező esetben a nyitva lévő ajtók irányadásakor a járművezető akaratától függetlenül azonnal bezáródnak! Az irányváltó szabályzó kart – továbbiakban kisszabályzó – „0” állásból „Előre-1” állásba tesszük.

Bekapcsolt utastéri világítás mellett az akkumulátor feszültsége legalább 20V, a sínfék 2-4 másodperces működtetése mellett legalább 17V kell legyen. Amennyiben ezen kritériumoknak az akkumulátor kapacitása nem felel meg, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ezek után engedhető fel az áramszedő, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően. Miután az átalakító berendezés beindult, meg kell győződnünk a töltőfeszültség mértékéről is (28-32V).

III.2.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

- az irányváltó kisszabályzó működtetése „H” – „0” – „E1” – „E2” – „E3” állásaiban, hogy nem akad-e;
- a túláramkapcsoló kikapcsolt helyzetében, a „Rögzítőfék” kapcsoló bekapcsolt állásában a vezérlőkapcsoló megjárata, hogy nem akad-e;
- a vezérlőkapcsoló megfelelő „Fék” fokozatán a biztonsági relé kiejtésének, a vészcsengő és a sínfék működésének kipróbálása;
- a homokszóró berendezés működése a bal oldali homokoló taposógomb megnyomásával „Előre” és „Hátra” irányba kapcsolva egyaránt, valamint a kiszórt homok ellenőrzése;
- a motoros pályacsengő működése a jobb oldali taposógommbal;
- a jármű külső világítása:
 - a „Helyzetjelző - Tompított” kapcsoló lekapcsolt helyzetében irányadás esetén az első helyzetjelző világít,
 - a „Helyzetjelző - Tompított” kapcsoló átbillentésekor az első helyzetjelző mellett a tompított lámpa is világít, valamint a kapcsoló - zöld színű – visszajelző lámpája.
 - a „Tompított - Fényszóró” átkapcsolásakor a tompított lámpa kialszik, a fényszóró pedig világít. Világít továbbá a kapcsoló kék visszajelző lámpája.
 - A fénykürt működése a középső taposógomb megnyomásával és a műszerasztali – kék színű – visszajelző lámpa által;
- az irányjelző lámpák és az elakadásjelzés működése;
- ajtóműködtetés központi és – ha van – egyedi üzemmódban, meg kell győződni arról, hogy az ajtójelzés kialakul-e;
- a vezetői utastájékoztató a vezetőasztali mikrofonon keresztül;
- az ablaktörő és – ha van – az ablakmosó és működése;
- a vezetőfülke világítási kapcsoló bekapcsolásával a fülkevilágítás;

Hatályba lépés dátuma:

16/70. oldal

2017. augusztus hónap „...” napja

09. 01.

- az utastér világítása: ha van akkutöltés, akkor a fénycsövek (esetleg izzók) teljes fényerővel világítanak;
- a szükségvilágítás, viszonylatszám világítás és a zárlámpák működése;
- a páramentesítő (szellőzés+fűtés) működése. Téli időszakban – ha van – az utastér fűtés működése;
- túláramkapcsoló működtetése a műszerasztali kapcsolóról mindkét vezetőállásból (távkioldás), valamint a kapcsolókar melletti piros nyomógombról az irányváltó kisszabályzó „0” állásában (az „A” vezetőfülkében);
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök beállítása a viszonylatnak megfelelően.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés nem működik, akkor a szerelvény a hiba ellenére forgalomba adható, de a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben az itt felsorolt berendezések valamelyikének működése – a páramentesítő, a szükségvilágítás és a vezetőfülke-világítás kivételével – nem megfelelő, hiányos, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba vinni, illetve nem adható ki.

Ha a vezetőfülke világítás vagy a szükségvilágítás nem működik, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha a hiba nem javítható, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a páramentesítő nem működik, és az időjárási viszonyok nem indokolják annak működtetését, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető.

III.2.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A vezérlőkapcsolóval „Menet 1-2” fokozatig kell kapcsolni, hogy a kocsi megmozduljon, majd a sínfék-kapcsolót azonnal meg kell húzni, ezt követően a vezérlőkapcsolóval tovább kell kapcsolni „Menet 3-4” fokozatig. Amennyiben a sínfék működésbe jött és megállította a járművet, a vezérlőkapcsolót „Meneten” hagyva a sínfék-kapcsolót vissza kell állítani alaphelyzetébe. Ezután a vezérlőkapcsolót tovább kell forgatni „Menet” utolsó fokozatáig, közben a sínfék kapcsolót nem szabad elengedni. Ekkor a járműnek nem szabad elindulnia. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a pótvészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval „Menet 1-2” fokozatig kell kapcsolni, hogy a jármű megmozduljon és a – rugózott – pótvészfék-kapcsolót azonnal meg kell húzni. Amennyiben a sínfék működésbe jött és megállította a járművet, a vezérlőkapcsolót „Meneten” hagyva a pótvészfék-kapcsolót vissza kell állítani alaphelyzetébe.

Ezután a vezérlőkapcsolót tovább kell forgatni „Menet” utolsó fokozatáig és a járműnek nem szabad elindulnia. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a rögzítőfék működését:

A műszerasztali „Rögzítőfék” kapcsoló bekapcsolt helyzetében a vezérlőkapcsolóval „Menet 1-2” fokozatra kell kapcsolni. Ezzel a rögzítőfék hatását kell kipróbálni, mert nem szabad a járműnek megmozdulnia. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell, hogy a szerelvény nyitott ajtókkal elindul-e:

Ennek érdekében az "A" végl vezetőfülkében található "Szükségmenet" kikapcsolt állapotában a jobb első ajtót ki kell nyitni. Ezután menetre kell kapcsolni annyira, hogy a rögzítőfék feloldjon. A járműnek ekkor nem szabad elindulnia, mert a főrelé kiföldelt állapotban van. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. A "Szükségmenet"kapcsoló bekapcsolt állapotában zölden világít és a jármű nyitott ajtókkal is el tud indulni.

III.2.2. Általános rendelkezések

A Ganz csuklós típusú jármű szóló üzemben hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

Áramkorlátozás esetén az irányváltó kapcsolóval „Előre 1” állásba kell kapcsolni (célszerűen a jelzőt megelőző megállóhelyen álló helyzetben), ezt követően a menetfokozatok végig kapcsolhatók

III.2.2.1. Ganz csuklós szerelvények közlekedése

Amennyiben a szóló Ganz csuklós járművön a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, akkor a szerelvényt *mozgásképtelennek* kell minősíteni (mivel ezek a járműtípus önerejéből nem képes továbbhaladni). A kényszeroldás előtt a szerelvényt a követő vagy az előttes szerelvénnel össze kell csatolni, majd a továbbiakban az utasítás 9.2. pontja (A szerelvény műszaki hibája) szerint kell eljárni.

Így kell eljárni abban az esetben is, ha a szóló Ganz csuklós típusú járművön a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása hegyipályán válik szükségessé. A hegyipályán üzemképtelenné vált szerelvényt egy másik üzemképes szerelvénnel úgy kell összecsatolni, hogy az üzemképes szerelvény a hibás szerelvényt felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

A Ganz csuklós szerelvény homokszóró berendezését menetenként egy esetben működtetni kell, hogy a homok össze ne tömődjön. A működtetés során az Utasítás 9.11. pontja előírásait figyelembe kell venni.

Amennyiben Ganz csuklós járművön előtétellenállás– vagy kontaktorhiba áll fenn, a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, és a járművet fokozott óvatossággal, megfelelő vezetéstechnikával úgy kell vezetni, hogy a rángatások a legkisebb mértékűek legyenek. Ha megfelelő vezetéstechnikával sem lehet a rángatások mértékét úgy csökkenteni, hogy az az utasok komfortérzetét ne befolyásolja kedvezőtlenül, akkor az *üzemképtelenségre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

III.2.2.2. Csatolt Ganz csuklós szerelvény közlekedtetése

A csatolt Ganz csuklós szerelvény menetrendszerűen az 1-es, valamint a 4-6-os villamosok vonalán és az ehhez kapcsolódó telephelyi ki- és beálló útvonalakon közlekedhet:

- Hungária kocsiszín – Salgótarjáni utca – Népszínház utca – Blaha Lujza tér és vissza;
- Hungária kocsiszín – Salgótarjáni utca – Fiumei út – Orczy tér – Orczy út –Nagyvárad tér – Haller utca – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Hungária kocsiszín – Hungária körút – Róbert Károly körút – Bécsi út – Frankel Leó út – Török utca – Margit körút és vissza;

Hatályba lépés dátuma:

18/70. oldal

2017. augusztus hónap „...”: napja

09. 01.

- Hungária kocsiszín – Hungária körút – Könyves Kálmán körút – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Hungária körút – Róbert Károly körút – Bécsi út – Frankel Leó út – Török utca – Margit körút és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Hungária körút – Puskás Ferenc Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Népszínház utca – Blaha Lujza tér és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Hungária körút – Puskás Ferenc Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Flumei út – Orczy tér – Orczy út – Nagyváradi tér – Haller utca – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Kelenföld kocsiszín – Bartók Béla út – Szent Gellért rakpart – Krisztina körút – Vérmező út – Széll Kálmán tér és vissza;
- Budafok kocsiszín – Fehérvári út – Bartók Béla út – Szent Gellért rakpart – Krisztina körút – Vérmező út – Széll Kálmán tér és vissza;
- Budafok kocsiszín – Fehérvári út – Villány út – BAH-csomópont – Alkotás utca – Vérmező út – Széll Kálmán tér és vissza.

Az egyéb útvonalon történő menetrendszerű közlekedést társasági utasításban kell szabályozni. Az egyéb útvonalon történő rendkívüli közlekedést a fődiszpécsernek engedélyeznie kell.

Amennyiben a csatolt Ganz csuklós szerelvény valamelyik áramszedője használhatatlanná válik, azt le kell kötni (vezérelni), és attól függően, hogy a munkavezeték megrongálásának lehetősége fennáll-e vagy sem, a *mozgásképtelenségre* vagy a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Az áramszedőhiba tényéről a járművezetőnek értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító személyt. Meghibásodás esetén az üzemképes áramszedővel a szerelvény a végállomásig közlekedhet. A szerelvény további közlekedését vagy telephelyre állítását a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat engedélyezheti.

Amennyiben csatolt Ganz csuklós szerelvényen előtétellenállás- vagy kontaktorhiba áll fenn, a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, és a járművet fokozott óvatossággal, megfelelő vezetéstechnikával úgy kell vezetni, hogy a rángatások a legkisebb mértékűek legyenek. Ha megfelelő vezetéstechnikával sem lehet a rángatások mértékét úgy csökkenteni, hogy az az utasok komfortérzetét ne befolyásolja kedvezőtlenül, akkor az *üzemképtelenségre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben a csatolt Ganz csuklós szerelvényen a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- A vezetett kocsin csak akkor lehet kényszeroldást alkalmazni, ha egyidejűleg a hátsó kocsin nincs kényszeroldott rögzítőfék. Ha a csatolt kocsin válik szükségessé a rögzítőfék mechanikus feloldása, akkor a hátsó kocsin is kell járművezetőnek tartózkodni, aki egy esetleges szerelvényszakadásakor megállítja a leszakadt járművet. Mindkét esetben figyelembe kell venni, hogy a szerelvény gyorsításában csak egy jármű vesz részt, ezért a menetfokozatok kiiktatását lassabb ütemben kell végezni.
- Ha mindkét járművön szükséges a kényszeroldás végrehajtása, akkor a szerelvényt *üzemképtelennek* kell minősíteni (a főkontaktor mindkét járművön kiföldelt állapotba kerül, és a szerelvény önerejéből nem lesz képes továbbhaladni). A kényszeroldás előtt a szerelvényt a követő vagy az előttes szerelvényel össze kell csatolni.

A csatolt Ganz csuklós szerelvényt követő vagy előttes szerelvényt történő csatolását csak a Villamos Zavarelhátrítási Szakszolgálat végezheti, és a tolást vagy vontatást az ő felügyeletükkel kell végrehajtani.

Csatolt Ganz csuklós szerelvényt behaladni csak olyan vágányra lehet, amelynek szabad hossza legalább 54 méter.

III.3. KCSV7 típusú járművek

III.3.1. KCSV7 típusú jármű átvétele

III.3.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A villamos külső körülijárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- oldalsó szoknyalemezek ajtóinak, zárainak épsége;
- sínféktörzsek, vasúti kerekek épsége, ideértve a réz átvezető szalagokat is (járművezetők részéről lehetőség szerint);
- életmentők épsége;
- lámpatestek épsége;
- áramszedő épsége, annak felvezérelt helyzetében;
- visszapillantó tükrök épsége;
- szélvédő ablakok épsége;
- ablaktörő kar és gumi épsége;
- ajtónyitó gombok épsége;
- vonókészülék állapota és rögzítettsége, csapszeg megléte;
- kocsiszekrény épsége, rongálódás-mentes állapota.

Amennyiben a sínféktörzsek, a vasúti kerekek, életmentők, a lámpatestek, az áramszedő, a visszapillantó tükrök, a szélvédő ablakok, ablaktörő karok és gumik valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető, intézkedést kell tenni a javításukra. Ha a javítás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Az oldalszekrények szoknyalemezeinek lezárását, a vonókészülék rögzítését a járművezető is el tudja végezni. Ha ezek valamelyike nem végezhető el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a pályaszámok valamelyike nem látható, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

A kocsiszekrény rongálódottságát jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha az a szerelvény biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha az ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott, akkor intézkedést kell tenni annak cserélésére, javítására. Ha ez nem lehetséges, és a rongálódás jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, valamint más üzemképes szerelvény nem áll rendelkezésre, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Az ilyen szerelvényen forgalomban központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.3.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

A jobb oldali első ajtó a szoknyalemeznél elhelyezett külső  rejtett  nyomógomb megnyomásával nyitható.

Az utastér körüljárásával az alábbiak ellenőrizendők:

- vészjelző nyomógombok működőképessége;
- vészfékkapcsolók épsége;
- homokszóró tartályok feltöltöttsége (a megfelelő utasülések felemelésével);
- oldaliránytábla épsége, megléte és megfelelősége;
- ajtónyitó nyomógombok épsége;
- belső utastájékoztató kijelzők épsége;
- a vezérlő berendezéseket tartalmazó szekrény épsége, lezártasága;
- jegykezelő készülékek épsége, működőképessége;
- ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, homokszóró tartályok feletti ülések rögzíthetősége, a járműfenntartás részéről az oldalablakok kezelhetősége;
- Utazási Feltételek, díjszabási tájékoztató megléte;
- utastér tisztasága.

Amennyiben a vészfék kapcsolók és az utastéri vészjelzők működése, a homokszóró tartályok feltöltöttsége nem megfelelő, a kocsiból hiányzik az Utazási Feltételek, homokszóró tartályok feletti ülések nem rögzíthetők, illetve oldalanként nincs legalább egy olvasható oldaliránytábla, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, a belső utastájékoztató kijelzők épsége, az utastér tisztasága nem megfelelő vagy a díjszabási tájékoztató hiányzik, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha ezen berendezések hiánya, állapota a szerelvény biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha az ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott, akkor intézkedést kell tenni annak cserélésére, javítására. Ha ez nem lehetséges, és a rongálódás jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, valamint más üzemképes szerelvény nem áll rendelkezésre, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Az ilyen szerelvényen forgalomban központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.3.1.3. A vezetőfülkék szemrevételezése

- irányváltó kar, vezérlőkapcsoló kar, nyomógombok, kapcsolók, vezetőülés, valamint visszajelző lámpák, műszerek épsége;
- sínfék lábpedál és a pályacsengő taposógomb használhatósága, működtetése;
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége;
- az utastájékoztató kezelőegység és mikrofon épsége;
- selejtező,- szükségmenet,- és regisztráló kilikktatva kapcsolók helyzete;
- hibakijelző panel épsége az „A” vezetőfülkében;
- áramszedő kezelhetősége;
- áramszedő kézi hajtókar megléte (kocsinként legalább egy legyen);
- csatlórúd megléte;

- váltóvas megléte és rögzítettsége (mindkét vezetőfülkében legyen);
- tűzoltó készülékek megléte;
- elsősegély-felszerelés megléte;
- vezetőfülke ajtajának csukhatósága, rögzíthetősége és zárhatósága;
- rugóerőtárolós fék kézi oldókar és oldópedál épsége.

Ha az Irányváltó kar, a vezérlőkapcsoló kar, a nyomógombok, kapcsolók, valamint visszajelző lámpák, műszerek, a hibakijelző panel, az utastájékoztató kezelőegység és mikrofon épsége, kezelhetősége, vagy a váltóvas rögzítettsége nem megfelelő, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha ezen berendezések állapota a szerelvény biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha az elsősegély-felszerelés, a váltóvas, illetve az áramszedő kézi hajtókar hiányzik, akkor azt pótolni kell a kocsiszín területén lévő raktárkészletből. E tartozékok nélkül a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Amennyiben a hajtásselejtező,- szükségmenet,- és regisztráló kapcsolók kiiktatott helyzetben vannak, annak okáról meg kell győződni. A hajtásselejtező,- és szükségmenet kapcsolókat a telephelyi műszaki szolgálat engedélyével, a regisztráló kapcsolót a Vasútbiztonsági Csoport szakembere engedélyével szabad alaphelyzetbe helyezni.

Amennyiben a sínfék lábpedál és a pályacsengő taposógomb, a rugóerőtárolós fék kézi oldókar, az áramszedő épsége, kezelhetősége nem megfelelő, hiányzik a tűzoltó készülék, a vezetőfülke ajtaja nem csukható, rögzíthető vagy zárható, a vezetőülés nem kezelhető, intézkedést kell tenni a hiba javítására. Ha a javítás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.3.1.4. Feszültség alá helyezés, a jármű üzembe helyezése

A rugóerőtárolós fék kézi oldókart – ha az oldás állásban van – fékezés állásba kell tenni. Az Irányváltó kapcsoló reteszelését a jármű kulcsával fel kell oldani, az Irányváltó kart „Előre” állásba kell tenni. Ezzel az adott vezetőfülke üzembe helyezése megtörtént, a vezetőfülke kezelőszervei is működtethetők.

A jármű vezérlési feszültségét az akkumulátor „Be” nyomógombbal kell bekapcsolni. A bekapcsolás után a voltmérő műszer mutatja az akkumulátor feszültségét. Töltés nélkül az akkumulátor feszültsége bekapcsolt utastéri világítás mellett legalább 20V, a sínfék 2-4 másodperces működtetése mellett legalább 17V kell legyen. Amennyiben ezen kritériumoknak az akkumulátor kapacitása nem felel meg, a jármű forgalomba nem adható, illetve vihető. Ezzel a sínfék működéspróbája is elvégezhető.

Az „Áramszedő fel” nyomógomb megnyomásával, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően az áramszedőt fel kell vezérelni. A nyomógomb jelzőlámpája az áramszedő emelkedése közben – míg a hajtómű működik – világít. Meg kell győződni az áramszedő levelezékelhetőségről is! Ha akár fel, akár le nem vezérelhető, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Az akkumulátor töltésének megindulását ellenőrizni kell a voltmérő műszeren is. A töltés működésekor a műszer 25V-nál nagyobb feszültséget mutat. Feltöltött akkumulátorok esetén a műszer által mért feszültség 32V-ra növekszik.

A „Főkapcsoló Be” nyomógomb megnyomásával a vontatási áramköröket a hálózatra csatlakoztató Főkapcsolót be kell kapcsolni, így a jármű már alkalmas a vontatási (menet) üzemre.

III.3.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

- a homokszóró berendezés működése a homokoló nyomógomb megnyomásával;
- a jármű külső világítása:
 - a külső világítás „Be” kapcsoló benyomásakor világít az első fehér helyzetjelző és a hátsó vörös zárlámpa, valamint a kapcsoló sárga visszajelző lámpája, a vezérlőkapcsolóval vagy a „Pótvészfék” ütőgombbal féküzemet vezérelve világít a hátsó féklámpa,
 - a „Helyzetjelző-Tompított” kapcsoló átbillentésekor az első helyzetjelző mellett a tompított lámpa is világít, valamint a kapcsoló zöld visszajelző lámpája,
 - a „Tompított-Fényszóró” átkapcsolásakor a tompított lámpa kialszik, a fényszóró pedig világít. Világít továbbá a kapcsoló kék visszajelző lámpája;
- az irányjelző lámpák és az elakadásjelzés működése;
- a motoros pályacsengő működése a taposógombbal;
- a vezetőfülke világítási kapcsoló bekapcsolásával a fülkevilágítás;
- az utastér világítása. Ha van akkutöltés, akkor a fénycsövek teljes fényerővel világítanak. A belső világítás fénycsökkentő nyomógomb segítségével a fénycsövek világítása fél fényerőre állíthatók be. A visszajelző lámpák a kapcsolók bekapcsoltságát jelzik;
- a vezetőfülke szellőzés és téli időszakban a fűtés működése. A szellőzés két fokozatban, a fűtés pedig három fokozatban állítható. Téli időszakban a kapcsoló „1/4 fűtés” állásban, az irányváltó kapcsolótól független, ún. temperáló fűtést lehet bekapcsolni;
- téli időszakban az utastér fűtés működése;
- az ablakmosó és az ablaktörlő működése;
- az ajtóműködtetés központi és egyedi üzemmódjában is meg kell győződni arról, hogy az ajtók megfelelően működnek, és a zárt ajtókat jelző lámpa világít-e;
- a vezetői utastájékoztató a vezetőasztali mikrofonon keresztül;
- gépi utastájékoztató megfelelő beállítása;
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök beállítása a viszonylatnak megfelelően;
- utastéri vészjelző rendszer működése. A vészjelző nyomógomb megnyomásakor a vezetőállásban folyamatos hangjelzés szól és világít a hibajelző panel „Járművezérlés” feliratú jelzéseképe.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés nem működik, akkor a szerelvény a hiba ellenére forgalomba adható, de a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben az itt felsorolt berendezések valamelyikének működése – az elakadásjelző és a fülke világítás kivételével – nem megfelelő, hiányos, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az elakadásjelző, vagy a fülkevilágítás nem működik, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha a hiba nem javítható, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

III.3.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a rögzítőfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni úgy, hogy a jármű 3...5 km/h sebességre gyorsuljon fel. Ezután a vezérlőkapcsolóval vissza kell kapcsolni „0”-ra – ha a sebesség nem éri el az 5 km/h-t – a rögzítőfék újból működésbe jön és megállítja a kocsit. A rögzítőfék működése akkor megfelelő, ha a szerelvényt 1...2 méter út alatt megállítja. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a pótvészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd be kell nyomni a pótvészfék ütőgombot. Ennek hatására a menetáram meg kell szakadjon, a sínfék, a rugóerőtárolós fék és a tárcsafék működésbe lép (utóbbi kettő működése a kijelző panelen is ellenőrizhető), és a jármű meg kell álljon. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A vezérlőkapcsolót „VF” állásba kell húzni, a „Pótvészfék” ütőgombot majd a sínfékpedált le kell nyomni. A sínfék működése megszakítja a menetáramot is. Ha mindegyik sínfék működik, a „Sínfék hiba” jelzőlámpa a hibakijelző panelen nem világít. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.3.2. Általános rendelkezések

A KCSV7 típusú jármű szóló üzemben hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

Áramkorlátozás esetén a vezérlőkapcsolóval a menettartomány feléig szabad kapcsolni.

Amennyiben a forgalomban részt vevő KCSV7 szerelvény hajtásvezérlő rendszere a tárgynapon féküzemben a hajtásvezérlő rendszer két újraindítását követően harmadik alkalommal „villamos fék nincs” hibát jelez, az Utasítás 10.2. pontja – az üzemi fék üzemképtelenségre vonatkozó előírások – szerint kell eljárni. Az észlelt hibákat a járműlapra időpont bejegyzéssel rá kell írni.

III.3.3. KCSV7 járművek közlekedése

Amennyiben a KCSV7 járművön a rugóerőtárolós rögzítőfék egyik forgóvázban történő mechanikus feloldása válik szükségessé, akkor a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, mert a jármű önerejéből, legfeljebb 15 km/h sebességgel tovább tud közlekedni.

Amennyiben a KCSV7 járművön mindkét forgóvázban a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, akkor a szerelvényt *üzemképtelennek* kell minősíteni (mivel a jármű önerejéből nem képes továbbhaladni). A kényszeroldás előtt a szerelvényt a követő vagy az előttes szerelvényvel össze kell csatolni, majd a továbbiakban az Utasítás 9.2. pontja (A szerelvény műszaki hibája) szerint kell eljárni.

Így kell eljárni abban az esetben is, ha a KCSV7 típusú járművön a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása hegyipályán válik szükségessé. A hegyipályán üzemképtelenné vált járművet egy másik üzemképes járművel úgy kell összecsatolni, hogy az üzemképes jármű a hibás szerelvényt felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

III.3.4. Csatolt KCSV7 szerelvény közlekedtetése

A csatolt KCSV7 szerelvény menetrendszerűen az 1-es, valamint a 4-6-os villamosok vonalán és az ehhez kapcsolódó telephelyi ki- és beálló útvonalakon közlekedhet:

- Hungária kocsiszín – Salgótarjáni utca – Népszínház utca – Blaha Lujza tér és vissza;
- Hungária kocsiszín – Salgótarjáni utca – Fiumei út – Orczy tér – Orczy út – Nagyvárad tér – Haller utca – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Hungária kocsiszín – Hungária körút – Róbert Károly körút – Bécsi út – Frankel Leó út – Török utca – Margit körút és vissza;
- Hungária kocsiszín – Hungária körút – Könyves Kálmán körút – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Hungária körút – Róbert Károly körút – Bécsi út – Frankel Leó út – Török utca – Margit körút és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Hungária körút – Puskás Ferenc Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Népszínház utca – Blaha Lujza tér és vissza;
- Ferencváros kocsiszín – Könyves Kálmán körút – Hungária körút – Puskás Ferenc Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Fiumei út – Orczy tér – Orczy út – Nagyvárad tér – Haller utca – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Kelenföld kocsiszín – Bartók Béla út – Szent Gellért rakpart – Krisztina körút – Vérmező út – Széll Kálmán tér és vissza;
- Budafok kocsiszín – Fehérvári út – Bartók Béla út – Szent Gellért rakpart – Krisztina körút – Vérmező út – Széll Kálmán tér és vissza;
- Budafok kocsiszín – Fehérvári út – Villány út – BAH-csomópont – Alkotás utca – Vérmező út – Széll Kálmán tér és vissza.

Az egyéb útvonalon történő menetrendszerű közlekedést társasági utasításban kell szabályozni. Az egyéb útvonalon történő rendkívüli közlekedést a földszépcsernek engedélyeznie kell.

Amennyiben a csatolt KCSV7 szerelvény valamelyik áramszedője használhatatlanná válik, azt le kell kötni (vezérelni), és attól függően, hogy a munkavezeték megrongálásának lehetősége fennáll-e vagy sem, a *mozgásképtelenségre* vagy a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Az áramszedőhiba tényéről a Járművezetőnek értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító személyt. Meghibásodás esetén az üzemképes áramszedővel a szerelvény a végállomásig közlekedhet. A szerelvény további közlekedését vagy telephelyre való állítását a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat engedélyezheti.

Amennyiben a csatolt KCSV7 szerelvényen a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- A vezetett kocsin csak akkor lehet kényszeroldást alkalmazni, ha egyidejűleg a hátsó kocsin nincs kényszeroldott rögzítőfék. Ha a csatolt kocsin válik szükségessé a rögzítőfék mechanikus feloldása, akkor a hátsó kocsin is kell járművezetőnek tartózkodni, aki egy esetleges szerelvényszakadásakor megállítja a leszakadt járművet. Mindkét esetben figyelembe kell venni, hogy a szerelvény gyorsításában csak egy jármű vesz részt.

- Ha mindkét járművön szükséges a kényszeroldás végrehajtása, akkor a szerelvényt *üzemképtelennek* kell minősíteni (a főkontaktor mindkét járművön kiföldelt állapotba kerül, és a szerelvény önerejéből nem lesz képes továbbhaladni). A kényszeroldás előtt a szerelvényt a követő vagy az előttes szerelvénnel össze kell csatolni.

A csatolt KCSV7 szerelvény követő vagy előttes szerelvénnel történő csatolását csak a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat végezheti, és a tolust vagy vontatást az ő felügyeletükkel kell végrehajtani.

Csatolt KCSV7 szerelvénnel behaladni csak olyan vágányra lehet, amelynek szabad hossza legalább 54 méter.

III.4. T5C5 típusú járművek

III.4.1. T5C5 típusú járművek átvétele

III.4.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű külső körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a sínféktörzsek és a vasúti kerekek épsége,
- az oldalsó szoknyalemezek zárt állapota,
- az életmentők épsége,
- a lámpatestek épsége,
- az áramszedő épsége,
- a visszapillantó tükrök épsége,
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége,
- az ablaktörlő kar(ok) és gumi(k) épsége,
- a vonókészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek),
- a szerelvény végein lévő csatlások vonószemel legyenek visszahúzva,
- a rögzítőfék kényszeroldó karok alapállapota (befékezett)
- a homlokfali és oldalsó utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- a kocsiszekerény épsége, rongálódás-mentes állapota,
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a sínféktörzsek, a vasúti kerekek, az oldalsó szoknyalemezek, az életmentők, a lámpatestek, az áramszedő, a visszapillantó tükrök, a szélvédő ablakok, az ablaktörlő karok vagy gumik, a vonókészülék valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető vagy nem rögzíthető, a vonószem nem húzható vissza, a rögzítőfék kényszeroldó kar nem helyezhető alapállapotba, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a homlokfali vagy oldalsó utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a járművet csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a kocsiszekerény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikailag megfelelő állapotban van, akkor a

Hatályba lépés dátuma:

26/70. oldal

2017. augusztus hónap ~~11.~~ napja

09. 01.

Jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a pályaszámok valamelyike nem látható megfelelően, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.4.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

A 2-es számú (jobb első) ajtó a takarólemez alatt elhelyezett külső nyomógomb megnyomásával nyitható, ill. zárható.

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- vészfék nyomógombok épsége,
- utastéri vészjelzők működőképessége,
- homokszóró tartályok feltöltöttsége (a megfelelő utastéri ülések felemelésével),
- A „B” végi elektronika szekrényben a tűzoltó készülék megléte,
- a belső utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- a jegykezelő készülékek épsége, működőképessége,
- az „Emeléshez” szekrényben megvan-e az oldócső, a toldócső, a 2 db emelőkengyel és a közdarab,
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota,
- az Utazási Feltételek és a díjszabási tájékoztató megléte,
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a vészfék nyomógombok épsége, az utastéri vészjelzők működése, a homokszóró tartályok feltöltöttsége nem megfelelő, valamelyik kocsiból hiányzik a tűzoltó készülék vagy a közdarab, akkor intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítása, pótlása érdekében. Ha a javításra vagy pótlásra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a belső utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a járművet csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a jegykezelő készülékek épsége, az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő vagy az Utazási Feltételek, illetve a díjszabási tájékoztató hiányzik, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a jegykezelő készülékek valamelyike működésképtelen, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.4.1.3. A vezetőfülke szemrevételezése

A vezetőfülkék szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- Irányváltó kar, vezérlőkapcsoló kar, főkapcsoló és segédhenger, nyomógombok, kapcsolók, vezetőülés, valamint visszajelző lámpák, műszerek épsége, kezelhetősége,
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége,

Hatályba lépés dátuma:

27/70. oldal

2017. augusztus hónap ~~...~~ napja

09. 01,

- az áramszedő kezelhetősége,
- a készülékszekrények rögzíthetősége,
- a váltóvas megléte és rögzítettsége,
- az elsősegély-felszerelés megléte,
- a vezetőfülke ajtajának csukhatósága, rögzíthetősége, zárhatósága.

Ha az Irányváltó kar, a vezérlőkapcsoló kar, főkapcsoló és segédhenger, a nyomógombok, kapcsolók, a visszajelző lámpák, műszerek vagy a váltóvas rögzítettsége nem megfelelő, valamely készülékszekrény nem rögzíthető, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a vezetőülés vagy az áramszedő nem kezelhető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége nem megfelelő, viszont az eszköz üzemszerű használatát nem befolyásolja, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ellenkező esetben a jármű nem állhat forgalomba.

Ha a váltóvas, illetve az elsősegély-felszerelés állapota nem megfelelő, hiányos vagy hiányzik, akkor azt pótolni kell a telephely területén lévő raktárkészletből. E tartozékok nélkül a jármű nem állhat forgalomba.

Amennyiben a vezetőfülke ajtaja nem zárható vagy rögzíthető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.4.1.4. Feszültség alá helyezés, a jármű üzembe helyezése

Először ellenőrizni kell töltés nélkül az akkumulátor feszültségét. Kikapcsolt járművezérlés mellett a sínfék a jobb oldali pedál segítségével működtethető.

Bekapcsolt utastéri világítás mellett az akkumulátor feszültsége legalább 20V, a sínfék 2-4 másodperces működtetése mellett legalább 17V kell legyen. Ezt az ellenőrzést el kell végezni a csatolt kocsi vezetőfülkéjében is. Amennyiben ezen kritériumoknak az akkumulátor kapacitása nem felel meg, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ezzel a művelettel egyben a sínfék működéspróba is elvégezhető.

Az üzembe helyezni kívánt áramszedő(k)nek megfelelően be kell állítani a főkapcsolót és a segédhengert, és a járművezérlést be kell kapcsolni.

Ezek után engedhető fel az áramszedő, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően. Miután az átalakító berendezés beindult, meg kell győződni a töltőfeszültség mértékéről is (26-28V). Ha a töltés nem megfelelő és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.4.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

A műszerasztalon balról jobbra haladva célszerű kipróbálni a berendezéseket.

- az utastéri fűtés és a szélvédő páramentesítő kapcsoló működtetése;
- az utastéri világítás kipróbálása a ki-, illetve a bekapcsoló nyomógombbal;
- a műszervilágítás és a fülkevilágítás világítás kipróbálása;

- a bal oldali, majd a jobb oldali ajtók működtetése a nyitógombbal, indításjelzés adása és ajtózáras az „Összes ajtó” nyomógombbal, meg kell győződni arról, hogy az ajtójelzés kialakul-e („Összes ajtó” nyomógombban világító piros kontroll-lámpa, valamint az indulásjelző zöld kontroll-lámpája kialszik);
- a jármű külső világítása:
 - a négyállású kapcsoló kikapcsolt helyzetében a homlokfalon – bekapcsolt utastéri világítás esetén – a zárlámpák világítanak,
 - a kapcsoló „1”-es állásában az első helyzetjelzők világítanak,
 - a kapcsoló „2”-es állásában az első tompított fényszórók világítanak,
 - a kapcsoló „3”-as állásában a tompított fényszórók kialszanak, a távolsági fényszóró pedig világít, világít továbbá a műszerasztalon a kék visszajelző lámpa,
 - a fénykürt működése;
- az irányjelző lámpák és elakadásjelző működtetése (ha van);
- a motoros pályacsengő működtetése a műszerasztali ütőkapcsolóval;
- a váltó állító,- ill. nem állító kapcsoló működtetése, és a hozzájuk tartozó jelzések megjelenése;
- a vezetői utastájékoztató a vezetéstartali mikrofonon keresztül;
- az ablaktörlő működése, az ablakmosó feltöltöttsége és működése;
- a jobb első ajtó működtetése a „Jobb első” nyomógombbal;
- ellenőrizni kell a műszerasztal jobb oldalán az akkumulátor kapcsoló alapállapotát;
- gépi jegykezelő esetén a berendezés bekapcsolt állapotát a kapcsoló által;
- a homokszóró berendezés működése a bal oldali pedál megnyomásával „Előre” és „Hátra” irányba kapcsolva egyaránt, valamint a kiszórt homok ellenőrzése.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés – annak elrendelése / szükségessége esetén – nem működik, akkor a jármű a hiba ellenére forgalomba adható, illetve vihető, és a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben az előzőekben felsorolt berendezések valamelyikének működése – az elakadásjelző, a váltóállító kapcsoló és a műszer- és fülke világítás kivételével – nem megfelelő, hiányos, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az elakadásjelző, a váltóállító kapcsoló vagy a műszer- és fülke világítás nem működik és a javításuk nem lehetséges, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

III.4.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a pótvésczfék működését:

A vezérlőkapcsolóval „T” pozícióig kell kapcsolni, hogy a kocsi megmozduljon és a jobb oldali rugózott pótvésczfék kapcsolót – a vezérlőkapcsolót „T” pozíción tartva – azonnal meg kell nyomni. Amennyiben a sínfék és a rögzítőfék működésbe jött és megállította a kocsit, a vezérlőkapcsolót meg kell járatni „Sh-Vf2” között, hogy nem akad-e. Ha a pótvésczfék hatása érezhetően nem alakul ki, vagy a vezérlőkapcsoló akad, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ezután a pótvésczfék hatását a járművezérlés bekapcsolásával meg kell szüntetni.

Ellenőrizni kell a rögzítőfék működését:

- A vezérlőkapcsolóval „T” pozícióig kell kapcsolni úgy, hogy a jármű 3...5 km/h sebességre gyorsuljon fel, majd vissza kell kapcsolni „0”-ra és az irányváltó kissetabályzóval is „0”-ra kell kapcsolni. Ebben az esetben működésbe lép a rögzítőfék, amelynek működése akkor megfelelő, ha a járművet 1-2 méter távolságon belül megállítja. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. A műszerasztali visszajelző lámpák is világítani fognak („Fék 1” és „Fék 2”).
- A vezérlőkapcsolót „0”-ban balra ki kell billenteni, ezzel a rögzítőfék felold, majd azonnal „Fék 5” pozícióra kell kapcsolni, hogy a rögzítőfék újból teljes hatással működésbe lépjen.

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

Működtetni kell a jobboldali lábpedált, és meg kell hallgatni, hogy a sínfék törzsek letapadnak-e. Ha nem, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni..

Ellenőrizni kell a vészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet 3–5 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd vészfékre kell kapcsolni. Ha a vészfék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Az üzemi fék próbáját lehetőség szerint a telephelyen belül kell elvégezni. Ha erre bármely okból nincs lehetőség, akkor a próbát az első, arra alkalmas pályaszakaszon kell megtenni.

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet ~10 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd „Fék 5” pozícióra kell kapcsolni. Ebben az esetben először az elektrodinamikus fék, majd a rögzítőfék lép működésbe. Ha az elektrodinamikus fék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, vinni, illetve – telephelyen kívüli kipróbálás esetén – forgalomban tartani.

III.4.1.7. Kiegészítés a háromkocsis szerelvény átvételéhez

- Feszültség alá helyezés előtt meg kell győződni a középső kocsis akkumulátorának feszültségéről is. Hibba, hiányosság esetén a 2.4. pontban leírtaknak megfelelően kell eljárni.
- Meg kell győződni a középső kocsiiban
 - a főkapcsoló és a segédhenger épségéről, kezelhetőségéről, megfelelő beállításáról,
 - az áramszedő kezelhetőségéről,
 - a műszerasztali kapcsolók állapotáról, alaphelyzetéről,
 - a visszapillantó tükrök behajtott helyzetéről,
 - a vezetőfülke oldalablakainak behúzott állapotáról,
 - az irányváltó kar és a vezérlő kar semleges „0” helyzetéről.

Az ellenőrzés után a középső kocsis vezetőfülke ajtaját be kell csukni és zárni. Hiba, hiányosság esetén a 3. pontban leírtaknak megfelelően kell eljárni.

- Szemrevételezni kell a középső kocsis belső berendezéseinek állapotát, a 2. pontban leírtaknak megfelelően. Hiba, hiányosság esetén az ott leírtaknak megfelelően kell eljárni.
- A középső kocsin a homlokfali viszonylatjelzőt a viszonylatnak megfelelően be kell állítani, a világítását be kell kapcsolni.

III.4.1.8. Kiegészítés az egykocsis jármű átvételéhez

A szóló motorkocsis átvétele értelemszerűen úgy zajlik, mint a kétkocsis szerelvényé.

- A vonókészülék állapotának és rögzítettségének ellenőrzése során meg kell győződni arról, hogy a jármű elején és végén is rögzítve vannak-e azok.
- Ügyelni kell a segédhenger – szóló üzemnek – megfelelő beállítására.

III.4.2. Általános rendelkezések

A T5C5 típusú motorkocsis szóló üzemben vagy kétkocsis szerelvényként hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

Az „Áramkorlátozás” jelző hatálya alatt a jármű vezetőjének a vezérlőkapcsolóval legfeljebb „P” (párhuzamos) pozícióig szabad kapcsolni úgy, hogy azt előtte „soros 4” pozícióban balra ki kell billenteni, valamint a „P” (párhuzamos) pozícióban a vezérlőkapcsolót folyamatosan balra kibillentve kell tartani („manipuláció”) mindaddig, amíg az elektronikus vezérlőegység a motorpárok párhuzamos kapcsolása mellett végigkapcsolja az „ellenállás” fokozatokat. Utána a kibillentés megszüntethető.

III.4.3. Szóló üzem

A T5C5 típusú járművek szóló üzemben csak olyan vonalszakaszokon közlekedhetnek, amelynek végállomásain, illetve szerelvényfordításra használt visszafogó helyein hurokvágány vagy deltavágány található. Hátramenet során az utasítás 12.12. pontja szerint kell eljárni.

Amennyiben a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé a szóló járművön, akkor a járművet *üzemképtelenné* kell minősíteni, és azt a feloldás előtt egy másik üzemképes szerelvényvel össze kell csatolni, majd – ha annak egyéb akadálya nincsen – a vontatásra vagy tolásra vonatkozó szabályok szerint kell továbbközlekedni a legközelebbi félreállóhelyig vagy a végállomásig.

Szóló járművön a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása hegyipályán válik szükségessé, akkor az üzemképtelenné vált járművet egy másik üzemképes szerelvényvel úgy kell összecsatolni, hogy az üzemképes szerelvény a hibás járművet felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben a szóló T5C5 típusú járművön el nem hárítható előgerjesztés-, előtétellenállás- vagy kontaktor hiba áll fenn, a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, és a járművet fokozott óvatossággal, megfelelő vezetéstechnikával úgy kell vezetni, hogy a rángatások a legkisebb mértékűek legyenek. Ha megfelelő vezetéstechnikával sem lehet a

rángatások mértékét úgy csökkenteni, hogy az az utasok komfortérzetét ne befolyásolja kedvezőtlenül, akkor az *üzemképtelenségre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

III.4.4. Kétkocsis üzem

Ha a kétkocsis szerelvény a menetirány szerinti hátsó áramszedővel közlekedik, akkor a járművezető közreműködésével, szánszerkezettel állított elektromos váltók körzetét, valamint közúti fedező jelzővel biztosított átjárókat a megengedett sebességhatáron belül úgy kell megközelíteni, hogy a váltón, illetve a kereszteződésen való áthaladás biztonságos legyen.

Ha a menetirány szerinti hátsó áramszedővel közlekedő szerelvény olyan végállomáshoz érkezik, ahol a járműérzékelés munkavezetéken elhelyezett érzékelő elemekkel történik (pl. lazavezeték, HON-kapcsoló), és tabulátorkezelő teljesít szolgálatot, ott az elsőnek érintett főjelző előtt – annak jelzési képétől függetlenül – meg kell állítani, és a tabulátorkezelőt értesíteni kell. A végállomásra behaladni csak a tabulátorkezelő engedélyével lehet.

Amennyiben a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- A szerelvényen egyidejűleg, járművenként a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-a lehet feloldva.
- A vezetett járművön csak akkor lehet a kényszeroldó karok 100%-át feloldani, ha egyidejűleg a hátsó járművön nincs kényszeroldott rögzítőfék.
- A hátsó járművön nem lehet a kényszeroldó karoknak a 100%-a feloldva. Ha ez mégis szükségessé válik, a kényszeroldás előtt a követő szerelvényel össze kell csatolni.

A rögzítőfékek kényszeroldását követően a szerelvényen fékpróbát (a szerelvény 3-5 km/h sebességről történő megállításának próbáját) kell végezni. Ha a járművezető úgy ítéli meg, hogy a fel nem oldott rögzítőfékek fékező hatása gyenge, a szerelvényt *üzemképtelennek* kell minősíteni, és erről a tényről tájékoztatnia kell a munkáját közvetlenül irányító személyt, aki értesíti a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálatot (a rögzítőfék működése akkor megfelelő, ha a szerelvényt sík pályaszakaszon 3-5 km/h sebességről 1-2 méter út alatt megállítja).

Amennyiben a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása hegyipályán válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- Hegymenetben csak a vezetett járművön lehet a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-át feloldani.
- Lejtmenetben vagy a vezetett, vagy a hátsó járművön egyidejűleg a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-a lehet feloldva.

Amennyiben a szerelvényen ennél több rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása szükséges, akkor a szerelvényt *üzemképtelennek* kell minősíteni. A hegyipályán üzemképtelenné vált szerelvényt egy másik üzemképes szerelvényel úgy kell összecsatolni, hogy az üzemképes szerelvény a hibás járművet felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Kétkocsis T5C5 szerelvény rendszeresen a menetirány szerinti hátsó áramszedővel az alábbi pályaszakaszokon közlekedhet:

- Bécsi út / Vörösvári út – Hungária körút – Róbert Károly körút – Könyves Kálmán körút – Szerémi út – Etele út – Etele út / Fehérvári út között mindkét irányban;
- Széll Kálmán tér – nagykörút – Dél-budai végállomások között mindkét irányban, az alábbi korlátozásokkal:

- Széna tér a Széll Kálmán tér irányába (K1008 sz. kitérő): a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség 15 km/h;
- Margit körút és Frankel Leó út kereszteződésénél lévő elágazás (K1014 sz. kitérő): a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség 10 km/h;
- Haller utca (Haller utca # Mester utca) – Mester utca – Könyves Kálmán körút között mindkét irányban;
- Magdolna utca (Fiumei út # Salgótarjáni utca) – Fiumei út – Orczy út – Haller utca – Mester utca között, mindkét irányban;
- Angyalföld kocsisín – Rákospalota, Kossuth utca között, Rákospalota, Kossuth utca felé;
- Lehel tér – Angyalföld kocsisín – Káposztásmegyer, Megyeri út között, Káposztásmegyer, Megyeri út felé;
- Kelenföld vasútállomás (Etele tér) – Bem rakparti ág – Bécsi út között, mindkét irányban, az alábbi korlátozással:
 - Frankel Leó út és Török utca kereszteződésénél lévő elágazás (K): a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség 10 km/h;
- Bocskai út – Budafok kocsisín között, mindkét irányban;
- Baross kocsisín I. kapu – Kőbányai út 21. között, mindkét irányban;
- Orczy tér – Kőbányai út 21. között, a Kőbányai út 21. felé;
- Blaha Lujza tér – Sörgyár között, a Sörgyár felé;
- Dobozi utcai összekötő vágány és a Baross kocsisín II. kapu között;
- Baross kocsisín II. kapu – Blaha Lujza tér M (Népszínház utca) között, a Blaha Lujza tér M felé;
- Kamaraerdei Ifjúsági Park – Budafok kocsisín között, a Budafok kocsisín felé;
- Móricz Zsigmond körtér (Villányi út) – Budaörsi út – Széll Kálmán tér között, mindkét irányban, az alábbi korlátozással:
 - Széll Kálmán téren a Várfok utcai híd alatt (K2405 sz. kitérő) a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség 15 km/h;
 - Széll Kálmán téren a Várfok utca mellett (K2404 sz. kitérő) a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség 5 km/h;
- Móricz Zsigmond körtér (Villányi út) – Móricz Zsigmond körtér (Fehérvári út) között a Fehérvári út felé, az alábbi korlátozással:
 - Móricz Zsigmond körtéren a végállomás II. számú fordítóvágányára vezető váltó körzetében (K2704 sz. kitérő) a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség 20 km/h.
- Szépilegény kocsisín – Budagyöngye között, Budagyöngye felé;
- Hűvösvölgy – Budagyöngye között, Budagyöngye felé;
- Hűvösvölgy – Széll Kálmán tér között, a Széll Kálmán tér felé.

Amennyiben két kétkocsis T5C5 szerelvény kerül összecsatolásra vontatás vagy tolás céljából, akkor mindkét kétkocsis egységen a menetirány szerinti első áramszedőt kell felengedni, vagy felvezérelni. Ha az első kétkocsis egységen kell a menetirány szerinti hátsó áramszedőt felengedni, akkor azokon a pályaszakaszokon, ahol a hátsó áramszedős közlekedés engedélyezett, külön teendő nincsen. Minden egyéb esetben az Utasítás 12.10. pontja szerint kell eljárni.

Amennyiben a kétkocsis T5C5 szerelvényen el nem hárítható előgerjesztés-, előtétellenállás- vagy kontaktor hiba áll fenn, a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, és a

járművet fokozott óvatossággal, megfelelő vezetéstechnikával úgy kell vezetni, hogy a rángatások a legkisebb mértékűek legyenek. Ha megfelelő vezetéstechnikával sem lehet a rángatások mértékét úgy csökkenteni, hogy az az utasok komfortérzetét ne befolyásolja kedvezőtlenül, akkor az *üzemképtelenségre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Kétkocsis T5C5 szerelvényt behaladni csak olyan vágányra lehet, amelynek szabad hossza legalább 30 méter.

III.4.5. Háromkocsis üzem

A három T5C5 motorkocsiból álló csatolt szerelvényt a kocsiszínbén kell összeállítani úgy, hogy annak mindkét végén vezetőfülke legyen. Forgalmi szerelvényénél üzemszerűen az első és az utolsó áramszedőt kell használni, a középső jármű áramszedőjét teljesen le kell húzni (vezérelni), és lehúzott állapotban rögzíteni kell. A szerelvényeket közúti forgalomban elektromosan csak a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat csatolhatja össze.

Az üzemszerűen használt egyik áramszedő meghibásodása esetén a járművezetőre vonatkozó jelentési kötelezettségen túlmenően a szerelvény forgalomban maradhat, ha a hiba jellege azt lehetővé teszi. Ilyen esetben a meghibásodott áramszedőt le kell kötni (vezérelni), a főkapcsolókat és a segédhengereket az új helyzetnek megfelelően át kell állítani, majd a középső jármű áramszedőjét fel kell engedni (vezérelni). Hasonlóképpen kell eljárni a csatláskontaktorok, valamint a főbiztosító vagy a csatlásbiztosító meghibásodása esetén is.

Amennyiben egyidejűleg két áramszedő is üzemképtelenné válik, akkor oly módon kell a főkapcsolókat és a segédhengereket átállítani, hogy az egy üzemképes áramszedő két motorkocsi erőáramú ellátását biztosítsa.

Ha a szerelvény a menetirány szerinti hátsó áramszedőkkel (vagy áramszedővel) közlekedik, akkor a járművezető közreműködésével, szánszerkezettel állított elektromos váltók körzetét, valamint közúti fedező jelzővel biztosított átjárókat a megengedett sebességhatáron belül úgy kell megközelíteni, hogy a váltón, illetve a kereszteződésen való áthaladás biztonságos legyen.

Ha elterelés vagy más rendkívüli ok miatt a szerelvény olyan végállomásra érkezik, ahol a jelző- és váltóállító berendezések a két áramszedős üzemnek megfelelően nincsenek kialakítva, a szerelvény nem haladhat be. A szerelvényt az elsőnek érintett főjelző előtt – annak jelzési képétől függetlenül – meg kell állítani, és a tabulátorkezelőt értesíteni kell. A végállomásra behaladni csak a tabulátorkezelő engedélyével lehet.

A háromkocsis T5C5 szerelvény menetrendszerűen az 1-es, 12-es és 14-es villamosok vonalán, és az ehhez kapcsolódó kocsiszíni ki- és beálló útvonalakon közlekedhet:

- Hidegkuti Nándor Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Magdolna utca – Dobozi utca – Baross kocsiszín és vissza;
- Hidegkuti Nándor Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Fiumei út – Orczy tér – Kőbányai út – Kőbányai út 21. – Kőbányai út – Baross kocsiszín és vissza;
- Könyves Kálmán körút – Mester utca – Mester utca (Ferenc körút) végállomás – Mester utca – Haller utca – Orczy út – Fiumei út – Orczy tér és vissza;
- Budafok kocsiszín – Fehérvári út – Etele út/Fehérvári út végállomás és vissza;
- Etele út/Fehérvári út végállomás – Fehérvári út – Újbuda központ és vissza.

Hatályba lépés dátuma:

34/70. oldal

2017. augusztus hónap ~~11.~~ napja

09. 01.

Egyéb esetben a járműtípus – forgalmi járatként utasok nélkül – csak olyan útvonalon közlekedhet, amelyen az elektromos állítású váltók úgy helyezkednek el, hogy a szerelvény váltóra történő ráhaladása előtt az utolsó üzemben lévő áramszedő is áthalad a szánszerkezet alatt. Ha ez a feltétel nem teljesül, akkor az érintett útvonalon a szerelvény a Villamos Forgalmi Főmérnökség, valamint a villamos jelzőberendezés szakterület együttes engedélyével közlekedhet.

Egyéb útvonalon menetrendszerűen a háromkocsis T5C5 szerelvény csak a Villamos Forgalmi Főmérnökség, valamint a villamos jelzőberendezés szakterület együttes engedélyével közlekedhet, és ezt társasági végrehajtási utasításban kell szabályozni.

Az egyéb útvonalon történő nem menetrendszerű közlekedést a BKV fődiszpécsernek engedélyeznie kell.

Amennyiben a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- A vezetett és a hátsó járművön egyidejűleg a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-a lehet feloldva.
- A középső és a hátsó kocsikon egyidejűleg, kocsinként a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-át lehet feloldani.
- A középső kocsin csak akkor lehet a kényszeroldó karok 100%-át feloldani, ha egyidejűleg sem a vezetett, sem a hátsó kocsin sincs kényszeroldott rögzítőfék.

A rögzítőfékek kényszeroldását követően a szerelvényen fékpróbát (a szerelvény 3-5 km/h sebességről történő megállításának próbáját) kell végezni. Ha a járművezető úgy ítéli meg, hogy a fel nem oldott rögzítőfékek fékező hatása gyenge, a szerelvényt *mozgásképtelennek* kell minősíteni, és erről a tényről tájékoztatnia kell a munkáját közvetlenül irányító személyt, aki értesíti a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálatot (a rögzítőfék működése akkor megfelelő, ha a szerelvényt sík pályaszakaszon 3-5 km/h sebességről 1-2 méter út alatt megállítja).

A háromkocsis T5C5 szerelvény követő vagy előttes szerelvénnel történő csatolását csak a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat végezheti, és a tolást vagy vontatást az ő felügyeletükkel kell végrehajtani.

Amennyiben a háromkocsis T5C5 szerelvényen el nem hárítható előgerjesztés-, előtétellenállás- vagy kontaktorhiba áll fenn, a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, és a járművet fokozott óvatossággal, megfelelő vezetéstechnikával úgy kell vezetni, hogy a rángatások a legkisebb mértékűek legyenek. Ha megfelelő vezetéstechnikával sem lehet a rángatások mértékét úgy csökkenteni, hogy az az utasok komfortérzetét ne befolyásolja kedvezőtlenül, akkor az *üzemképtelenségre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

A háromkocsis szerelvénnel behaladni csak olyan vágányra lehet, amelynek szabad hossza legalább 45 méter.

III.4.6. Közlekedési korlátozások

A pesti Viadukton T5C5 villamosok csak rendkívüli esetben közlekedhetnek. A közlekedés során:

- a bal oldali visszapillantó tükröket az Eötvös tér és a Március 15. tér között a szemből érkező jármű mellett történő elhaladáskor be kell hajtani;
- T5C5, T5C5K2 típusú járművek mellett történő elhaladáskor mindkét jármű legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhat.

A Lánchíd pesti aluljárójában T5C5 villamosok csak úgy közlekedhetnek, hogy a menetirány szerinti jobb oldali visszapillantó tükröt be kell hajtani.

A Szabadság hídon T5C5 villamosok csak rendkívüli esetben közlekedhetnek. A közlekedés során:

- a jármű haladási irányát figyelembe véve baloldalra eső visszapillantó tükröket a szemből érkező szerelvény mellett történő elhaladáskor be kell hajtani;
- a Fővám téri hídfőben lévő vágányszéthúzásnál az egyidejű menetek tiltottak;
- ezeken túlmenően a T5C5, T5C5K2 típusú járművek egymás mellett történő elhaladáskor mindkét jármű legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhat.

A Sport utcában T5C5 és egyéb, 2,3 méternél szélesebb jármű a középső és a Hidegkúti Nándor Stadion melletti vágányon való találkozásakor a Hidegkúti Nándor Stadion mellett közlekedő járművel meg kell állni és a visszapillantó tükröt be kell hajtani; a középső vágányon haladó jármű csak behajtott tükörrel álló villamos mellett haladhat el.

A Pongrác úti közúti vasúti felüljárón három- vagy annál több kocsis T5C5 járművek csak utasok nélkül közlekedhetnek.

A Nagy Lajos király útján T5C5 típusú villamos csak próbajáratként közlekedhet úgy, hogy ezen a szakaszon egyidejűleg csak egy T5C5 vagy T5C5K2 típusú jármű tartózkodhat. A Nagy Lajos király útja / Czobor utca megállóhely és a Mexikói út végállomás között T5C5 típusú villamos nem közlekedhet.

III.5. T5C5K2 típusú járművek

III.5.1. T5C5K2 típusú járművek átvétele

III.5.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű külső körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a sínféktörzsek és a vasúti kerekek épsége,
- az oldalsó szoknyalemezek zárt állapota,
- az életmentők épsége,
- a lámpatestek épsége,
- az áramszedő épsége,
- a visszapillantó tükrök épsége,
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége,
- az ablaktörölő kar(ok) és gumi(k) épsége,

- a vonókészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek),
- a szerelvény végein lévő csatlások vonószemei legyenek visszahúzva,
- a rögzítőfék kényszeroldó karok alapállapota (befékezett),
- a homlokfali és oldalsó utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- ajtónyitó gombok épsége,
- a kocsiszekerény épsége, rongálódás-mentes állapota,
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a sínféktörzsek, a vasúti kerekek, az oldalsó szoknyalemezek, az életmentők, a lámpatestek, az áramszedő, a visszapillantó tükrök, a szélvédő ablakok, az ablaktörlő karok vagy gumik, a vonókészülék valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető vagy nem rögzíthető, a vonószem nem húzható vissza, a rögzítőfék kényszeroldó kar nem helyezhető alapállapotba, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a homlokfali vagy oldalsó utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a járművet csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a kocsiszekerény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikailag megfelelő állapotban van, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a pályaszámok valamelyike nem látható megfelelően, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a külső ajtónyitó gombok valamelyike rongálódott vagy nem működőképes, akkor intézkedést kell tenni annak cserélése, javítása érdekében. Ha ez nem lehetséges, és rongálódás esetén annak jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, valamint más üzemképes jármű nem áll rendelkezésre, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ha a külső ajtónyitó gombok valamelyike nem működőképes, akkor a forgalomban történő részvétel közben központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.5.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

A 2-es számú (jobb első) ajtó a takarólemez alatt elhelyezett külső nyomógomb megnyomásával nyitható, ill. zárható.

Az utastér belárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- vészfék nyomógombok épsége,
- utastéri vészjelzők működőképessége,
- homokszóró tartályok feltöltöttsége (a megfelelő utastéri ülések felemelésével),
- ajtónyitó nyomógombok épsége,
- az ajtószárnyak élvédő gumijának épsége (szakadás, deformálódás, kifordulás),
- a belső utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- a jegykezelő készülékek épsége, működőképessége,

- az „Emeléshez” szekrényben megvan-e az oldócső, a toldócső, a 2 db emelőkengyel és a közdarab,
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota,
- az Utazási Feltételek és a díjszabási tájékoztató megléte,
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a vészfék nyomógombok épsége, az utastéri vészjelzők működése, a homokszóró tartályok feltöltöttsége, az élvédő gumik épsége nem megfelelő, valamelyik kocsiból hiányzik a tűzoltó készülék vagy a közdarab, akkor intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítása, pótlása érdekében. Ha a javításra vagy pótlásra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a belső utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a járművet csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a jegykezelő készülékek épsége, az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő vagy az Utazási Feltételek, illetve a díjszabási tájékoztató hiányzik, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a jegykezelő készülékek valamelyike működésképtelen, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a belső ajtónyitó gombok, vagy a leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott vagy nem működőképes, akkor intézkedést kell tenni annak cserélése, javítása érdekében. Ha ez nem lehetséges, és rongálódás esetén annak jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteteli, valamint más üzemképes jármű nem áll rendelkezésre, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ha az említett gombok / nyomógombok valamelyike nem működőképes, akkor a forgalomban történő részvétel közben központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.5.1.3. A vezetőfülke szemrevételezése

A vezetőfülke szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- irányváltó kar, vezérlőkapcsoló kar, főkapcsoló és segédhenger, nyomógombok, kapcsolók, vezetőlás, valamint visszajelző lámpák, műszerek épsége, kezelhetősége,
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége,
- az áramszedő kezelhetősége,
- a készülékszekrények rögzíthetősége,
- a váltóvas megléte és rögzítettsége,
- az áramszedő kézi hajtókar megléte és rögzítettsége
- az elsősegély-felszerelés megléte,
- a tűzoltó készülék megléte,
- a vezetőfülke ajtajának csukhatósága, rögzíthetősége, zárhatósága.

Ha az irányváltó kar, a vezérlőkapcsoló kar, főkapcsoló és segédhenger, a nyomógombok, kapcsolók, a visszajelző lámpák, műszerek vagy a váltóvas rögzítettsége nem megfelelő, valamely

Hatályba lépés dátuma:

38/70. oldal

2017. augusztus hónap... napja

09. 01.

készülékszokrénny nem rögzíthető, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a vezetőülés vagy az áramszedő nem kezelhető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége nem megfelelő, viszont az eszköz üzemszerű használatát nem befolyásolja, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ellenkező esetben a jármű nem állhat forgalomba.

Ha a váltóvas, az áramszedő kézi hajtókar, a tűzoltó készülék, illetve az elsősegély-felszerelés állapota nem megfelelő, hiányos vagy hiányzik, akkor azt pótolni kell a telephely területén lévő raktárkészletből. E tartozékok nélkül a jármű nem állhat forgalomba.

Amennyiben a vezetőfülke ajtaja nem zárható vagy rögzíthető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.5.1.4. Feszültség alá helyezés, a jármű üzembe helyezése

Először ellenőrizni kell töltés nélkül az akkumulátor feszültségét. Kikapcsolt járművezérlés mellett a sínfék a jobb oldali pedál segítségével működtethető.

Bekapcsolt utastéri világítás mellett az akkumulátor feszültsége legalább 20V, a sínfék 2-4 másodperces működtetése mellett legalább 17V kell legyen. Ezt az ellenőrzést el kell végezni a csatolt kocsí vezetőfülkéjében is. Amennyiben ezen kritériumoknak az akkumulátor kapacitása nem felel meg, a jármű forgalomba nem vihető.

Az üzembe helyezni kívánt áramszedő(k)nek megfelelően be kell állítani a főkapcsolót és a segédhengert, és a járművezérlést be kell kapcsolni, majd meg kell nézni, hogy a járműállapot kijelzőn van-e hibajelzés. Ha van, intézkedést kell tenni a kiírt hiba javítására.

Ezek után engedhető fel a motoros áramszedő az irányváltó kapcsoló „Előre” vagy „Háttra” állásában az „Áramszedő” nyomógommbal, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően. Meg kell győződni az áramszedő levelezékelhetőségről is. Ha az áramszedő akár fel, akár le nem vezérelhető, a szerelvény forgalomba nem vihető.

Miután az átalakító berendezés beindult, meg kell győződnünk a töltőfeszültség értékéről is (26-28V). Ha a töltés nem megfelelő és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.5.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Ki kell próbálni a műszerasztal berendezéseit és a járműállapot kijelző funkciót, melynek során célszerű a kialakított csoportosítást követve balról jobbra haladni:

- ha be volt kapcsolva a piros színű „Szükségmenet” kapcsoló, akkor ki kell kapcsolni;
- az utastéri fűtés és a szélvédő páramentesítő kapcsoló működtetése;
- az irányjelző és az elakadásjelző működtetése;
- az utastéri világítás kipróbálása;
- a fülkevilágítás működésének kipróbálása;
- a bal oldali, majd a jobb oldali ajtók működtetése a nyitó gommbal, indulásjelzés adása és ajtózáras az „Ajtózáras” nyomógommbal egyedi és központi üzemmódban egyaránt, meg

kell győződni arról, hogy az ajtójelzés kialakul-e (az ajtóműködés kijelző panel jelzéseinek figyelemmel kísérése mellett);

- a jármű külső világítása:
 - az Irányváltó kapcsoló „Előre” állásában a „Tompított” kapcsoló lekapcsolt állapotában az első helyzetjelzők világítanak,
 - a kapcsoló bekapcsolt állapotában az első tompított fényszórók világítanak és a kapcsoló zöld fénnel világít,
 - a kapcsoló átbillentésével a tompított fényszórók kialszanak, a távolsági fényszóró pedig világít, valamint világít a kapcsoló kék visszajelző kék lámpája,
 - fénykürt működése;
- a motoros pályacsengő működtetése a műszerasztali ütőkapcsolóval;
- a váltó állító- és nem állító kapcsoló működtetése;
- az ablakmosó és az ablaktörlő működése;
- a jobb első ajtó működtetése a „Jobb első” nyomógommbal;
- a vezetői utastájékoztató a vezetőasztali mikrofonon keresztül;
- az elektronikus jegykezelő berendezések működőképessége;
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök beállítása a viszonylatnak megfelelően;
- az utastájékoztató rendszer beállítása álló helyzetben, nyitott ajtóknál;
- a homokszóró berendezés működése a bal oldali pedál megnyomásával „Előre” és „Hátra” irányba kapcsolva egyaránt.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés – annak elrendelése / szükségessége esetén – nem működik, akkor a jármű a hiba ellenére forgalomba adható, illetve vihető, és a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben az előzőekben felsorolt berendezések valamelyikének működése – az elakadásjelző, a váltóállító kapcsoló és a első fülke világítás kivételével – nem megfelelő, hiányos, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az elakadásjelző, a váltóállító kapcsoló vagy a fülke világítás nem működik és a javításuk nem lehetséges, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

III.5.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a pótvészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval „Menet 1” pozícióig kell kapcsolni, hogy a kocsi megmozduljon és a jobb oldali rugózott pótvészfék kapcsolót – a vezérlőkapcsolót „T” pozícióban tartva – azonnal meg kell nyomni. Amennyiben a sínfék és a rögzítőfék működésbe jött és megállította a kocsit, a vezérlőkapcsolót meg kell járítani „Menet 7-Vf2” között, hogy nem akad-e. Ha a pótvészfék hatása érezhetően nem alakul ki, vagy a vezérlőkapcsoló akad, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ezután a pótvészfék hatását a járművezérlés ki,- illetve ismételt bekapcsolásával meg kell szüntetni.

Ellenőrizni kell a rögzítőfék működését:

A vezérlőkapcsolóval „Menet 1” pozícióig kell kapcsolni úgy, hogy a jármű 3...5 km/h sebességre gyorsuljon fel, majd vissza kell kapcsolni „0”-ra és az irányváltó kisszabályzóval is „0”-ra kell kapcsolni. Ebben az esetben működésbe lép a rögzítőfék, amelynek működése akkor megfelelő,

Hatályba lépés dátuma:

40/70. oldal

2017. augusztus hónap „.”. napja

09. 01.

ha a járművet 1-2 méter távolságon belül megállítja. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. A műszerasztali visszajelző lámpa világítani fog („Rögzítőfék”).

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A vezérlőkapcsolóval „Menet 1” pozícióig kell kapcsolni, hogy a kocsi megmozduljon, majd a jobb oldali pedál segítségével – a vezérlőkapcsolót „Menet 1” pozíción tartása mellett – működtetni kell a sínféket. A sínféknek meg kell szakítania a menetáramot és meg kell állítania a kocsit, valamint meg kell hallgatni, hogy a sínfék törzsek letapadnak-e. Ha nem, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a vészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval „Menet 1” pozícióra kell kapcsolni és a járművet 3–5 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd vészfékre kell kapcsolni. Ha a vészfék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Az üzemi fék próbáját lehetőség szerint a telephelyen belül kell elvégezni. Ha erre bármely okból nincs lehetőség, akkor a próbát az első, arra alkalmas pályaszakaszon kell megtenni.

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet ~10 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd „Fék 5” pozícióra kell kapcsolni. Ebben az esetben először az elektrodinamikus fék, majd a rögzítőfék lép működésbe. Ha az elektrodinamikus fék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, vinni, illetve – telephelyen kívüli kipróbálás esetén – forgalomban tartani.

III.5.1.7. Kiegészítés a háromkocsis szerelvény átvételéhez

- Feszültség alá helyezés előtt meg kell győződni a középső kocsi akkumulátorának feszültségéről is. Hiba, hiányosság esetén a 4. pontban leírtaknak megfelelően kell eljárni.
- Meg kell győződni a középső kocsiiban
 - o a főkapcsoló és a segédhenger épségéről, kezelhetőségéről, megfelelő beállításáról,
 - o az áramszedő kezelhetőségéről,
 - o a műszerasztali kapcsolók állapotáról, alaphelyzetéről,
 - o a visszapillantó tükrök behajtott helyzetéről,
 - o a vezetőfülke oldalablakainak behúzott állapotáról,
 - o az Irányváltó kar és a vezérlő kar semleges „0” helyzetéről.

Az ellenőrzés után a középső kocsi vezetőfülke ajtaját be kell csukni és zárni. Hiba, hiányosság esetén a 3. pontban leírtaknak megfelelően kell eljárni.

- Szemrevételezni kell a középső kocsi belső berendezéseinek állapotát, a 2. pontban leírtaknak megfelelően. Hiba, hiányosság esetén az ott leírtaknak megfelelően kell eljárni.

III.5.1.8. Kiegészítés az egykocsis jármű átvételéhez

A szóló motorkocsi átvétele értelemszerűen úgy zajlik, mint a kétkocsis szerelvényé.

- A vonókészülék állapotának és rögzítettségének ellenőrzése során meg kell győződni arról, hogy a jármű elején és végén is rögzítve vannak-e azok.
- Ügyelni kell a segédhenger – szóló üzemnek – megfelelő beállítására.

III.5.2. Általános rendelkezések

Egy szerelvény legfeljebb négy motorkocsiból állhat. A villamost összecsatolni saját, illetve más típusú járművel a T5C5K2 villamoskocsi típusismereti oktatásához készült jegyzetben leírtak alapján kell. A szerelvényeket közúti forgalomban elektromosan csak a Villamos Zavarelhátrítási Szakszolgálat csatolhatja össze.

Az ajtók gyors nyitása és gyors zárása – az ajtónyitó illetve az ajtózáró kapcsoló kétszeri egymás utáni megnyomásával – tilos.

A T5C5K2 típusú motorkocsi szóló üzemben vagy kétkocsis szerelvényként hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

Az „Áramkorlátozás” jelző hatálya alatt a jármű vezetőjének a vezérlőkapcsolóval a „M5” pozícióig szabad kapcsolni.

III.5.3. Szóló üzem

A T5C5K2 típusú járművek szóló üzemben csak olyan vonalszakaszokon közlekedhetnek, amelynek végállomásain, illetve szerelvényfordításra használt visszafogó helyein hurokvágány vagy deltavágány található. Hátramenet során az utasítás 12.12. pontja szerint kell eljárni.

Amennyiben a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé a szóló járművön, akkor a járművet *üzemképtelenné* kell minősíteni, és azt a feloldás előtt egy másik üzemképes szerelvényvel össze kell csatolni, majd – ha annak egyéb akadálya nincsen – a vontatásra vagy tolásra vonatkozó szabályok szerint kell továbbközlekedni a legközelebbi félreállóhelyig vagy a végállomásig.

Szóló járművön a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása hegyipályán válik szükségessé, akkor az üzemképtelenné vált járművet egy másik üzemképes szerelvényvel úgy kell összecsatolni, hogy az üzemképes szerelvény a hibás járművet felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

III.5.4. Kétkocsis üzem

A T5C5K2 motorkocsik kétkocsis szerelvényben „A”-„B” véggel üzemszerűen nem csatolhatók. A szerelvényeket közúti forgalomban elektromosan csak a Villamos Zavarelhátrítási Szakszolgálat csatolhatja össze.

Ha a kétkocsis szerelvény a menetirány szerinti hátsó áramszedővel közlekedik, akkor a járművezető közreműködésével, szánszerkezettel állított elektromos váltók körzetét, valamint közúti fedező jelzővel biztosított átjárókat a megengedett sebességhatáron belül úgy kell megközelíteni, hogy a váltón, illetve a kereszteződésen való áthaladás biztonságos legyen.

Ha a menetirány szerinti hátsó áramszedővel közlekedő szerelvény olyan végállomáshoz érkezik, ahol a járműérzékelés munkavezetéken elhelyezett érzékelő elemekkel történik (pl. lazavezeték, HON-kapcsoló), és tabulátorkezelő teljesít szolgálatot, ott az elsőnek érintett főjelző előtt – annak jelzési képétől függetlenül – meg kell állítani, és a tabulátorkezelőt értesíteni kell. A végállomásra behaladni csak a tabulátorkezelő engedélyével lehet.

Amennyiben a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- A szerelvényen egyidejűleg, járműenként a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-a lehet feloldva.
- A vezetett járművön csak akkor lehet a kényszeroldó karok 100%-át feloldani, ha egyidejűleg a hátsó járművön nincs kényszeroldott rögzítőfék.
- A hátsó járművön nem lehet a kényszeroldó karoknak a 100%-a feloldva. Ha ez mégis szükségessé válik, a kényszeroldás előtt a követő szerelvényt össze kell csatolni.

A rögzítőfékek kényszeroldását követően a szerelvényen fékpróbát (a szerelvény 3-5 km/h sebességről történő megállításának próbáját) kell végezni. Ha a járművezető úgy ítéli meg, hogy a fel nem oldott rögzítőfékek fékező hatása gyenge, a szerelvényt *üzemképtelennek* kell minősíteni, és erről a tényről tájékoztatnia kell a munkáját közvetlenül irányító személyt, aki értesíti a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálatot (a rögzítőfék működése akkor megfelelő, ha a szerelvényt sík pályaszakaszon 3-5 km/h sebességről 1-2 méter út alatt megállítja).

Amennyiben a rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása hegyipályán válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- Hegyemenetben csak a vezetett járművön lehet a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-át feloldani.
- Lejtmenetben vagy a vezetett, vagy a hátsó járművön egyidejűleg a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-a lehet feloldva.

Amennyiben a szerelvényen ennél több rugóerőtárolós rögzítőfék mechanikus feloldása szükséges, akkor a szerelvényt *üzemképtelennek* kell minősíteni. A hegyipályán *üzemképtelennek* vált szerelvényt egy másik üzemképes szerelvényt úgy kell összecsatolni, hogy az üzemképes szerelvény a hibás járművet felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Kétkocsis T5C5K2 szerelvény rendszeresen a menetirány szerinti hátsó áramszedővel az alábbi pályaszakaszokon közlekedhet:

- Bécsi út / Vörösvári út – Hungária körút – Róbert Károly körút – Könyves Kálmán körút – Szerémi út – Etele út – Etele út / Fehérvári út között mindkét irányban;
- Széll Kálmán tér – nagykörút – Dél-budai végállomások között mindkét irányban, az alábbi korlátozásokkal:
 - Széna tér a Széll Kálmán tér irányába (K1008 sz. kitérő): a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség **15 km/h**;
 - Margit körút és Frankel Leó út kereszteződésénél lévő elágazás (K1014 sz. kitérő): a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség **10 km/h**;

- Haller utca (Haller utca # Mester utca) – Mester utca – Könyves Kálmán körút között mindkét irányban;
- Magdolna utca (Fiumei út # Salgótarjáni utca) – Fiumei út – Orczy út – Haller utca – Mester utca között, mindkét irányban;
- Angyalföld kocsiszín – Rákospalota, Kossuth utca között, Rákospalota, Kossuth utca felé;
- Lehel tér – Angyalföld kocsiszín – Káposztásmegyer, Megyeri út között, Káposztásmegyer, Megyeri út felé;
- Kelenföld vasútállomás (Etele tér) – Bem rakparti ág – Bécsi út között, mindkét irányban, az alábbi korlátozással:
 - Frankel Leó út és Török utca kereszteződésénél lévő elágazás (K): a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség **10 km/h**;
- Bocskai út – Budafok kocsiszín között, mindkét irányban;
- Baross kocsiszín I. kapu – Kőbányai út 21. között, mindkét irányban;
- Orczy tér – Kőbányai út 21. között, a Kőbányai út 21. felé;
- Blaha Lujza tér – Sörgyár között, a Sörgyár felé;
- Dobozi utcai összekötő vágány és a Baross kocsiszín II. kapu között;
- Baross kocsiszín II. kapu – Blaha Lujza tér M (Népszínház utca) között, a Blaha Lujza tér M felé;
- Kamaraerdei Ifjúsági Park – Budafok kocsiszín között, a Budafok kocsiszín felé;
- Móricz Zsigmond körtér (Villányi út) – Budaörsi út – Széll Kálmán tér között, mindkét irányban, az alábbi korlátozással:
 - Széll Kálmán téren a Várfok utcai híd alatt (K2405 sz. kitérő) a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség **15 km/h**;
 - Széll Kálmán téren a Várfok utca mellett (K2404 sz. kitérő) a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség **5 km/h**;
- Móricz Zsigmond körtér (Villányi út) – Móricz Zsigmond körtér (Fehérvári út) között a Fehérvári út felé, az alábbi korlátozással:
 - Móricz Zsigmond körtéren a végállomás II. számú fordítóvágányára vezető váltó körzetében (K2704 sz. kitérő) a váltóállítás helye és a kitérő között a megengedett legnagyobb sebesség **20 km/h**.
- Szépilona kocsiszín – Budagyöngye között, Budagyöngye felé;
- Hűvösvölgy – Budagyöngye között, Budagyöngye felé;
- Hűvösvölgy – Széll Kálmán tér között, a Széll Kálmán tér felé.

Amennyiben két kétkocsis T5C5K2 szerelvény kerül összevontatásra vontatás vagy tolás céljából, akkor mindkét kétkocsis egységen a menetirány szerinti első áramszedőt kell felengedni, vagy felvezérelni. Ha az első kétkocsis egységen kell a menetirány szerinti hátsó áramszedőt felengedni, akkor azokon a pályaszakaszokon, ahol a hátsó áramszedős közlekedés engedélyezett, külön teendő nincsen. Minden egyéb esetben az Utasítás 12.10. pontja szerint kell eljárni.

Kétkocsis T5C5K2 szerelvénnel behaladni csak olyan vágányra lehet, amelynek szabad hossza legalább 30 méter.

III.5.5. Háromkocsis üzem

A három T5C5K2 motorkocsiból álló csatolt szerelvényt a kocsiszínben kell összeállítani úgy, hogy annak mindkét végén vezetőfülke legyen. Forgalmi szerelvényénél üzemszerűen az első és az

Hatályba lépés dátuma:

44/70. oldal

2017. augusztus hónap „..” . napja

08. 01.

utolsó áramszedőt kell használni, a középső jármű áramszedőjét teljesen le kell húzni (vezérelni), és lehúzott állapotban rögzíteni kell. A szerelvényeket közúti forgalomban elektromosan csak a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat csatolhatja össze.

Az üzemszerűen használt egyik áramszedő meghibásodása esetén a járművezetőre vonatkozó jelentési kötelezettségen túlmenően a szerelvény forgalomban maradhat, ha a hiba jellege azt lehetővé teszi. Ilyen esetben a meghibásodott áramszedőt le kell kötni (vezérelni), a főkapcsolókat és a segédhengereket az új helyzetnek megfelelően át kell állítani, majd a középső jármű áramszedőjét fel kell engedni (vezérelni). Hasonlóképpen kell eljárni a csatláskontaktorok, valamint a főbiztosító vagy a csatlásbiztosító meghibásodása esetén is.

Amennyiben egyidejűleg két áramszedő is üzemképtelenné válik, akkor oly módon kell a főkapcsolókat és a segédhengereket átállítani, hogy az egy üzemképes áramszedő két motorkocsi erőáramú ellátását biztosítsa.

Ha a szerelvény a menetirány szerinti hátsó áramszedőkkel (vagy áramszedővel) közlekedik, akkor a járművezető közreműködésével, szánszerkezettel állított elektromos váltók körzetét, valamint közúti fedező jelzővel biztosított átjárókat a megengedett sebességhatáron belül úgy kell megközelíteni, hogy a váltón, illetve a kereszteződésen való áthaladás biztonságos legyen.

Ha elterelés vagy más rendkívüli ok miatt a szerelvény olyan végállomásra érkezik, ahol a jelző- és váltóállító berendezések a két áramszedős üzemnek megfelelően nincsenek kialakítva, a szerelvény nem haladhat be. A szerelvényt az elsőnek érintett főjelző előtt – annak jelzési képétől függetlenül – meg kell állítani, és a tabulátorkezelőt értesíteni kell. A végállomásra behaladni csak a tabulátorkezelő engedélyével lehet.

A háromkocsis T5C5K2 szerelvény menetrendszerűen az 1-es, 12-es és 14-es villamosok vonalán, és az ehhez kapcsolódó kocsiszíni ki- és beálló útvonalakon közlekedhet:

- Hidegkuti Nándor Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Magdolna utca – Dobozi utca – Baross kocsiszín és vissza;
- Hidegkuti Nándor Stadion – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Flumei út – Orczy tér – Kőbányai út – Kőbányai út 21. – Kőbányai út – Baross kocsiszín és vissza;
- Könyves Kálmán körút – Mester utca – Mester utca (Ferenc körút) végállomás – Mester utca – Haller utca – Orczy út – Flumei út – Orczy tér és vissza;
- Budafok kocsiszín – Fehérvári út – Etele út/Fehérvári út végállomás és vissza;
- Etele út/Fehérvári út végállomás – Fehérvári út – Újbuda központ és vissza.

Egyéb esetben a járműtípus – forgalmi járatként utasok nélkül – csak olyan útvonalon közlekedhet, amelyen az elektromos állítású váltók úgy helyezkednek el, hogy a szerelvény váltóra történő ráhaladása előtt az utolsó üzemben lévő áramszedő is áthalad a szánszerkezet alatt. Ha ez a feltétel nem teljesül, akkor az érintett útvonalon a szerelvény a Villamos Forgalmi Főmérnökség, valamint a villamos jelzőberendezés szakterület együttes engedélyével közlekedhet.

Egyéb útvonalon menetrendszerűen a háromkocsis T5C5K2 szerelvény csak a Villamos Forgalmi Főmérnökség, valamint a Villamos Jelzőberendezési Szakszolgálat együttes engedélyével közlekedhet, és ezt társasági végrehajtási utasításban kell szabályozni.

Az egyéb útvonalon történő nem menetrendszerű közlekedést a BKV fődiszpécsernek engedélyeznie kell.

Amennyiben a rugóerőtárolás rögzítőfék mechanikus feloldása válik szükségessé, az alábbiak szerint kell eljárni:

- A vezetett és a hátsó járművön egyidejűleg a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-a lehet feloldva.
- A középső és a hátsó kocsikon egyidejűleg, kocsinként a kényszeroldó karoknak legfeljebb az 50%-át lehet feloldani.
- A középső kocsin csak akkor lehet a kényszeroldó karok 100%-át feloldani, ha egyidejűleg sem a vezetett, sem a hátsó kocsin sincs kényszeroldott rögzítőfék.

A rögzítőfékek kényszeroldását követően a szerelvényen fékpróbát (a szerelvény 3-5 km/h sebességről történő megállításának próbáját) kell végezni. Ha a járművezető úgy ítéli meg, hogy a fel nem oldott rögzítőfékek fékező hatása gyenge, a szerelvényt *mozgásképtelennek* kell minősíteni, és erről a tényről tájékoztatnia kell a munkáját közvetlenül irányító személyt, aki értesíti a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálatát (a rögzítőfék működése akkor megfelelő, ha a szerelvényt sík pályaszakaszon 3-5 km/h sebességről 1-2 méter út alatt megállítja).

A háromkocsis T5C5K2 szerelvény követő vagy előttes szerelvénnel történő csatolását csak a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat végezheti, és a tolust vagy vontatást az ő felügyeletükkel kell végrehajtani.

A háromkocsis T5C5K2 szerelvénnel behaladni csak olyan vágányra lehet, amelynek szabad hossza legalább 45 méter.

III.5.6. Közlekedési korlátozások

A pesti Viadukton T5C5K2 villamosok csak rendkívüli esetben közlekedhetnek. A közlekedés során:

- a bal oldali visszapillantó tükröket az Eötvös tér és a Március 15. tér között a szemből érkező jármű mellett történő elhaladáskor be kell hajtani;
- T5C5, T5C5K2 típusú járművek mellett történő elhaladáskor mindkét jármű legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhat.

A Lánchíd pesti aluljárójában T5C5K2 villamosok csak úgy közlekedhetnek, hogy a menetirány szerinti jobb oldali visszapillantó tükröt be kell hajtani.

A Szabadság hídon T5C5K2 villamosok csak rendkívüli esetben közlekedhetnek. A közlekedés során:

- a jármű haladási irányát figyelembe véve baloldalra eső visszapillantó tükröket a szemből érkező szerelvény mellett történő elhaladáskor be kell hajtani;
- a Fővám téri hídfőben lévő vágányszéthúzásnál az egyidejű menetek tiltottak;
- ezeken túlmenően a T5C5, T5C5K2 típusú járművek egymás mellett történő elhaladáskor mindkét jármű legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhat.

A Sport utcában T5C5K2 és egyéb, 2,3 méternél szélesebb jármű a középső és a Hidegkuti Nándor Stadion melletti vágányon való találkozásakor a Hidegkuti Nándor Stadion mellett közlekedő járművel meg kell állni és a visszapillantó tükröt be kell hajtani; a középső vágányon haladó jármű csak behajtott tükörrel álló villamos mellett haladhat el.

A Pongrác úti közúti vasúti felüljárón három- vagy annál több kocsis T5C5K2 járművek csak utasok nélkül közlekedhetnek.

Hatályba lépés dátuma:

46/70. oldal

2017. augusztus hónap 05. napja

05. 01.

A Nagy Lajos király útján T5C5K2 típusú villamos csak próbajáratként közlekedhet úgy, hogy ezen a szakaszon egyidejűleg csak egy T5C5 vagy T5C5K2 típusú jármű tartózkodhat. A Nagy Lajos király útja / Czobor utca megállóhely és a Mexikói út végállomás között T5C5 és T5C5K2 típusú villamos nem közlekedhet.

III.6. TW6000 típusú járművek

III.6.1. TW6000 típusú jármű vagy szerelvény átvétele

III.6.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A villamos külső körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- sínféktörzsek, vasúti kerekek épsége, ideértve a réz átvezető szalagokat is (járművezetők részéről lehetőség szerint);
- életmentők épsége;
- lámpatestek épsége;
- áramszedő épsége, annak felvezérelt helyzetében;
- visszapillantó tükrök épsége;
- szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége;
- ablaktörlő kar és gumi épsége;
- vonókészülék állapota és rögzítettsége, a szerelvényképzésben résztvevő csatlások azonban ne legyenek rögzítettek;
- a szerelvényvégi csatlások vonószemei legyenek visszahúzva;
- a homlokfali és oldalsó utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége;
- ajtónyitó gombok épsége;
- kocsiszekerény épsége, rongálódás-mentes állapota, pályaszám láthatósága.

Amennyiben a sínféktörzsek, a vasúti kerekek, életmentők, a lámpatestek, az áramszedő, a visszapillantó tükrök, a szélvédő ablakok, ablaktörlő karok és gumik valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető, intézkedést kell tenni a javításukra. Ha a javítás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni

A vonókészülék rögzítését a járművezető is el tudja végezni. Ha az nem végezhető el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a homlokfali vagy oldalsó utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a járművet csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a pályaszámok valamelyike nem látható, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. A kocsiszekerény, illetve az oldalablakok rongálódottságát jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, akkor a jármű forgalomba vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha az ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott, akkor intézkedést kell tenni annak cserélésére, javítására. Ha ez nem lehetséges, és a rongálódás jellege a személy- és

Hatályba lépés dátuma:

47/70. oldal

2017. augusztus hónap „.”. napja

09. 01.

vagyonbiztonságot nem veszélyeztet, valamint más üzemképes szerelvény nem áll rendelkezésre, akkor a jármű forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Az ilyen járművel forgalomban központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.6.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

A 2-es számú (jobb első) ajtó a jobb ajtószárny kézzel történő belökését követően a reteszkulcs segítségével nyitható.

Az utastér beljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- vészjelző- és vészfék kapcsolók épsége;
- homokszóró tartályok feltöltöttsége (utasülés-tartón lévő üveglapon keresztül);
- ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, kezelhetősége;
- a belső utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- jegykezelő készülékek épsége;
- a belső ajtónyitó gombok és leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok épsége, működőképessége,
- Utazási Feltételek, díjszabási tájékoztató megléte;
- tűzoltó készülék, elsősegély doboz, áramszedő kézi hajtókar, rögzítőfék kényszeroldásához és csatoláshoz szükséges eszközök megléte;
- utastér tisztasága.

Amennyiben a vészjelző- és vészfék kapcsolók épsége, a homokszóró tartályok feltöltöttsége nem megfelelő, a kocsiból hiányzik a tűzoltó készülék vagy az Utazási Feltételek, Intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha áramszedő kézi hajtókar, vagy a rögzítőfék kényszeroldásához vagy csatoláshoz szükséges eszközök valamelyike hiányzik, akkor azt pótolni kell a kocsiszín területén lévő raktárkészletből. Ha a pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér tisztasága nem megfelelő vagy a díjszabási tájékoztató hiányzik, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha ezen berendezések hiánya, állapota a szerelvény biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a jegykezelő készülékek valamelyike működésképtelen, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, és a járművön egynél több nem üzemképes jegykezelő van, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott, akkor intézkedést kell tenni annak cserélésére, javítására. Ha ez nem lehetséges, és a rongálódás jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyeztet, valamint más üzemképes szerelvény nem áll rendelkezésre, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Az ilyen járművön forgalomban központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.6.1.3. A vezetőfülkék szemrevételezése

A vezetőfülkék szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

Hatályba lépés dátuma:

48/70. oldal

2017. augusztus hónap „..” napja

08. 01.

- Vezérlőkapcsoló ellenőrzése (nyitott ajtók mellett): az éberségi nyomógombot lenyomva az iránykapcsolót jobb kezünkkel „V” állásba kell kapcsolni és a vezérlőkapcsolót meg kell járatni menetre, majd fékre, egészen vészfék pozícióig, ahol megszólal a motoros pályacsengő, letapadnak a sínfékek és a homokszórók is működnek.
- Éberségi berendezés ellenőrzése, csukott ajtók mellett: a vezérlőkapcsolót „0” alaphelyzetbe kell állítani és az éberségi berendezés nyomógombját el kell engedni. Ekkor megszólal a figyelmeztető hangjelzés, majd két másodperc múlva letapadnak a sínfékek és működnek a homokszórók. Működés esetén újra le kell nyomni az éberségi berendezés nyomógombját.
- Ellenőrizni kell a különböző berendezéseket (az Iránykapcsolót „I” állása mellett):
 - a pótvészfék nyomógomb benyomásakor a sínfék működik-e,
 - ablakmosó és ablaktörlő berendezés ellenőrzése,
 - az irányjelző lámpák és az elakadásjelző működése,
 - belső világítás bekapcsolása, vezetőfülke világítás működése,
 - hangerősítő és pályacsengő működésének kipróbálása,
 - utastéri- és vezetőfülke fűtés, valamint a páramentesítő és a ventilátor működése,
 - áramkorlátozó kapcsoló kezelhetősége,
 - az ajtók működtetése az ötállású ajtóvezérlő kapcsoló, illetve az első ajtó nyitó kapcsoló segítségével, felső lépcsőállásban (ez az alapállás), meg kell győződni arról, hogy a zöldhurok kialakul-e,
 - ajtók működtetése az ötállású ajtóvezérlő kapcsoló, illetve az első ajtó nyitó kapcsoló segítségével alsó lépcsőállásban, meg kell győződni arról, hogy a zöldhurok kialakul-e.
- Valamelyik első ajtó nyitott helyzetében, az Iránykapcsoló „V” állása mellett a járműről le kell szállni, és meg kell győződni a külső világítás (a fényszórók, valamint a szélvédő feletti helyzetjelző fény) működéséről.
- A járműre felszállva az Iránykapcsolót „I” állásba kell helyezni, majd a járműről ismét le kell szállni, és meg kell győződni a zár lámpák működéséről.
- Be kell állítani a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközöket a viszonylatnak megfelelően.
- A vezetőfülke egyéb tartozékainak meglétét ellenőrizni kell (pl. váltóvas, elsősegély-felszerelés).
- Ellenőrizni kell a vezetőülés állíthatóságát, rögzíthetőségét.
- Az utastérben haladva ellenőrizni kell az elektronikus jegykezelő berendezések működőképességét (zöld LED világít, vagy zöld nyíl alakú jelzés látható), valamint az utastéri vészfék kapcsolók működőképességét is (lehúzásukkor a vezetőfülkék mennyezetén lévő sárga zavarjelző lámpák és a műszerasztali piros kontroll-lámpák világítanak, valamint szaggatott hangjelzés hallható).
- A jármű másik vezetőfülkéjébe érve, a menetkulcsot az ikon zárba kell helyezni és a zárat 90°-kal el kell fordítani, majd az iránykapcsolót „V” vagy „I” állásba kapcsolva a fenti ellenőrzéseket kell elvégezni.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés nem működik, akkor a jármű a hiba ellenére forgalomba adható, illetve vihető, de a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben az itt felsorolt berendezések valamelyikének működése – a vezetőfülke világítás és az elakadásjelző kivételével – nem megfelelő, hiányos, nem kezelhető, intézkedést kell tenni a

hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az elsősegély-felszerelés, illetve a váltóvas hiányzik, akkor azt pótolni kell a kocsiszín területén lévő raktárkészletből. E tartozékok nélkül a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az elakadásjelző, vagy a fülkevilágítás nem működik, azt jelezni kell a karbantartó személyzet részére. Ha a hiba nem javítható, akkor a szerelvény forgalomba adható, illetve vihető, de a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

III.6.1.4. Feszültség alá helyezés, a kocsi üzembe helyezése

A menetkulcsot az ikonzárra kell helyezni és a zárat 90°-kal el kell fordítani, majd az iránykapcsolót „I” állásba kell kapcsolni. Meg kell győződni arról, hogy a jobb oldali tükör mozgató berendezése működőképes-e.

Ezt követően ellenőrizni kell töltés nélkül az akkumulátor feszültségét. Mivel voltmérővel a szerelvény nem rendelkezik, az alábbi eljárás követendő:

- az ötállású ajtóreteszelő kapcsoló segítségével nyissuk ki a szerelvény egyik oldalán lévő összes ajtót alsó lépcsőállásban,
- vezéreljük le az áramszedőt (az üzemen kívül helyezett jármű tárolása felvezérelt áramszedővel történik),
- helyezzük az iránykapcsolót „V” állásba (ha ekkor menet-fék zavar jelentkezik, akkor valószínű motorhiba állt elő, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni),
- az ötállású ajtóreteszelő kapcsoló segítségével adjunk zárás parancsot.

Ha az akkumulátor kapacitása nem megfelelő, a szerelvény „menet-fék zavar” jelzést fog adni. Ekkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ezek után az iránykapcsoló „I” vagy „V” állásába felvezérelhető a motoros áramszedő, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően. Miután az átalakító berendezés beindult, jellegzetes zümmögő hangot hallunk.

III.6.1.5. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

- Ha szükséges, a jármű megmozdítása előtt a váltóvassal el kell tolni a kerekek elől a homok-kupacokat.
- A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, és ellenőrizni kell, hogy a rugóerőtárolós fék felold-e, majd fékre kapcsolással az üzemi fék és a rugóerő tárolós fék működőképességét.
- Menetre kapcsolás után a vezérlőkapcsolóval vissza kell kapcsolni nullára, majd a „Pótvészfék” kapcsoló félig történő benyomásával a rögzítőféket kell működésbe hozni.
- Ellenőrizni kell az indítási retesz működését. Az iránykapcsolót „V” állásba kapcsolva a vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd a vezérlőkapcsoló menet helyzete mellett ki kell fordítani a vezetőülést. A vezetőülés alaphelyzetbe fordítása után ismét menetre kell kapcsolni, majd a vezérlőkapcsoló menet helyzete mellett meg kell szüntetni a zöldhurkot (a peronválasztó nyomógombok valamelyikének benyomásával vagy az ötállású ajtóreteszelő kapcsoló elforgatásával).

Amennyiben az indítási retesz, az üzemi- vagy a rugóerőtárolós fék nem működik, Intézkedést kell tenni a hiba javítására. Ha a javítás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.6.2. Általános rendelkezések

A TW6000 típusú jármű hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

Áramkorlátozás esetén a vezérlőkapcsoló „0” helyzetében a műszerasztalon lévő áramkorlátozó kapcsolót be kell kapcsolni, ezt követően a vezérlőkapcsolóval a teljes menettartomány használható.

III.6.3. TW6000 típusú villamosok közlekedtetése

A villamost csak indokolt esetben lehet összecsatolni. A sorozat járművek pályaszámtól függetlenül üzemszerűen csatolhatók egymással.

Kétkocsis szerelvény rendszeresen az alábbi pályaszakaszokon közlekedhet:

- Zugló és Száva kocsiszínek között közlekedhet a Bosnyák tér – Nagy Lajos király útja – Örs vezér tere – Fehér út – Éles sarok – Kőrösi Csoma Sándor út – Mázsa utca – Bihari út – Ceglédi út – Ecseri út – Epreserdő utca – Határ út – Ferde utca – Üllői út útvonalon és vissza;
- Zugló, Hungária és Baross kocsiszínek között közlekedhet
 - a Bosnyák tér – Nagy Lajos király útja – Örs vezér tere – Fehér út – Éles sarok – Kolozsvári utca – Salgótarjáni utca – Hungária körút – Sport utca útvonalon és vissza;
 - a Bosnyák tér – Nagy Lajos király útja – Örs vezér tere – Fehér út – Éles sarok – Kolozsvári utca – Salgótarjáni utca – Magdolna utca – Dobozli utca – Baross kocsiszín útvonalon és vissza;
 - a Bosnyák tér – Nagy Lajos király útja – Örs vezér tere – Fehér út – Éles sarok – Kőrösi Csoma Sándor út – Kőbányai út – Orczy tér (illetve Baross kocsiszín) – Fiumei út – Salgótarjáni utca – Hungária körút – Sport utca útvonalon és vissza;
- Száva és Hungária kocsiszínek között közlekedhet az Üllői út – Ferde utca – Határ út – Epreserdő utca – Ecseri út – Ceglédi út – Bihari utca – Mázsa utca – Kőrösi Csoma Sándor út – Éles sarok – Jászberényi út – Maglódi út – Akna utca visszafogó hely – Maglódi út – Jászberényi út – Éles sarok – Kolozsvári utca – Salgótarjáni utca – Hungária körút – Sport utca útvonalon;
- a Combino NF12B/1, illetve csatolt Ganz csuklós villamos közlekedésére engedélyezett pályaszakaszokon;
- az 51-es vonalon a Mester utca (Ferenc körút) végállomás – Mester utca – Könyves Kálmán körút – Gubacsi út – Gubacsi út/Határ út útvonalon;
- a Kápolna utcában.

A Kőbányai út felé közlekedve az Orczy tér megállóhely jelzőtábláján túl, a holdfényjelző előtt kell megállni és meg kell győződni arról, hogy a hátsó jármű áramszedője is áthaladt a K3619 számú (Kőbányai út/Orczy út elosztó) elektromos váltó szánszerkezte alatt.

A Határ út felé közlekedve az Epreserdő utca felől érkezve a K1824 számú (Határ út/Nagykőrösi út), valamint a Sörgyár felől közlekedve az Éles saroknál lévő K3503 számú (Kolozsvári

utca/Kőrösi Csoma Sándor út) elektromos váltó szánszerkezete a váltótól 40 méter távolságra van. Mielőtt a hátsó jármű áramszedője a szánszerkezet alá behalad, a szerelvény áramszedőit – korábban elvégzett működéspróbát követően – le kell vezérelni. Miután a hátsó jármű levezérelt áramszedője a szánszerkezet alatt áthaladt, a szerelvényt meg kell állni, az áramszedőket fel kell vezérelni. Ha a hátsó jármű áramszedője nem vezérelhető le, akkor ezen utasítás 1.2. pontja szerint kell eljárni.

Kétkocsis szerelvény más útvonalon, illetve kettőnél több kocsiból összeállított szerelvény bármely útvonalon csak a Villamos Forgalmi Főmérnök, valamint a Villamos Jelzőberendezési Szakszolgálat vezetőjének együttes engedélyével közlekedhet. Nem kell engedély abban az esetben, ha forgalom közben az önerejéből továbbhaladni képtelen szerelvény tolása vagy vontatása válik szükségessé, valamint, ha a hibás járművel történt csatolást követő mozgás nem minősül sem tolásnak, sem vontatásnak. Ilyenkor a járművezető közreműködésével, szánszerkezettel állított elektromos váltó körzetében, valamint közúti fedezőjelzővel biztosított átjáróknál fokozott óvatossággal, mérsékelt sebességgel úgy kell közlekedni, hogy a váltóállítás, illetve a kereszteződésen való áthaladás biztonságos legyen.

A két- vagy több kocsiból álló szerelvényt történő közlekedést a BKV fődiszpécsernek engedélyeznie kell.

Hibás járművel történő csatolás esetén, ha a csatolást követő mozgás nem minősül sem tolásnak, sem vontatásnak (azaz a két jármű elektromosan is csatolásra került),

- a szerelvény sebessége – egyéb szabályozás hiányában – maximum **30 km/h** lehet;
- ha a hátsó kocsin a rögzítőfék kézi vagy mechanikus úton fel lett oldva, akkor a hátsó kocsin is kell járművezetőnek tartózkodni, aki egy esetleges szerelvényszakadásakor megállítja a leszakadt járművet;
- közúti fedezőjelzővel biztosított átjáróknál fokozott óvatossággal, mérsékelt sebességgel úgy kell közlekedni, hogy a kereszteződésen való áthaladás biztonságos legyen.

A forgalomban résztvevő TW6000-es villamost más típusú szerelvényt csak a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat csatolhatja össze.

Amennyiben a rugóerő tárolós fék távvezérléssel nem, de kézi működtetéssel működtethető (feloldható illetve befékeezhető), akkor a *meghibásodásra* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ha a rugóerő tárolós fék távvezérlés útján hegyipályán válik feloldhatatlanná, de kézi működtetéssel működtethető (feloldható illetve befékeezhető), akkor az *üzemképtelenségre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

III.6.4. Közlekedési korlátozások

A pesti Viadukton TW6000-es villamosok csak rendkívüli esetben közlekedhetnek. A közlekedés során:

- a bal oldali visszapillantó tükröket az Eötvös tér és a Március 15. tér között a szemből érkező jármű mellett történő elhaladásakor be kell hajtani;
- TW6000 és T5C5, T5C5K2 típusú járművek mellett történő elhaladásakor mindkét jármű legfeljebb **10 km/h** sebességgel haladhat.

Hatályba lépés dátuma:

52/70. oldal

2017. augusztus hónap „..” . napja

09 . 01 .

A Lánchíd pesti aluljárójában TW6000 villamosok csak úgy közlekedhetnek, hogy a menetirány szerinti jobb oldali visszapillantó tükröt be kell hajtani.

A Szabadság hídon TW6000 villamosok csak rendkívüli esetben közlekedhetnek. A közlekedés során:

- a jármű haladási irányát figyelembe véve baloldalra eső visszapillantó tükröket a szembeőli érkező szerelvény mellett történő elhaladáskor be kell hajtani;
- a Fővám téri hídfőben lévő vágányszéthúzásnál az egyidejű menetek tiltottak; ezeken túlmenően a TW6000 és T5C5, T5C5K2 típusú járművek egymás mellett történő elhaladáskor mindkét jármű legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhat.

T5C5, T5C5K2, TW6000 és Combino NF12B/1 típusú szerelvény, valamint munkagép és hóseprő mozdony a Sport utcában a középső és a Hidegkuti Nándor Stadion melletti vágányon való találkozásokkor a Hidegkuti Nándor Stadion melletti közlekedő szerelvényt meg kell állni és a visszapillantó tükröt be kell hajtani; a középső vágányon haladó jármű csak behajtott tükrrel álló villamos mellett haladhat el.

III.7. CAF Urbos 3/5 és 3/9 típusú járművek

III.7.1. CAF Urbos 3/5 és 3/9 típusú járművek átvétele

III.7.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A villamos külső körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a sínféktörzsek és a vasúti kerekek épsége,
- a csatlásfedelek, az oldalsó szoknyalemezek és a homokszóró töltőnyílások zárt állapota,
- az életmentők épsége és magasságuk megfelelő beállítása (a használni szándékoztak pályaszakaszoknak megfelelően),
- a különféle lámpatestek épsége,
- az áramszedő(k) épsége,
- a visszapillantó kamerák és azok burkolatának épsége,
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége,
- az ablaktörlő karok és gumik épsége,
- a homlokfali és oldalsó utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- a külső ajtónyitó gombok épsége, működőképessége,
- a kocsiszekrény épsége, rongálódásmentes állapota,
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a sínféktörzsek, a vasúti kerekek, a csatlásfedelek, az oldalsó szoknyalemezek, a homokszóró töltőnyílások, az életmentők, a lámpatestek, az áramszedő(k), a visszapillantó kamerák, a szélvédő ablakok, az ablaktörlő karok vagy gumik valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető vagy nem rögzíthető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a homlokfali vagy oldalsó utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a villamost csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását

Hatályba lépés dátuma:

53/70. oldal

2017. augusztus hónap ^{28.} napja

09 . 01 .

az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a külső ajtónyitó gombok valamelyike rongálódott vagy nem működőképes, akkor Intézkedést kell tenni annak cserélése, javítása érdekében. Ha ez nem lehetséges, és rongálódás esetén annak jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, valamint más üzemképes jármű nem áll rendelkezésre, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ha a külső ajtónyitó gombok valamelyike nem működőképes, akkor a forgalomban történő részvétel közben központi ajtónyitást kell alkalmazni.

Ha a kocsiszekrény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a villamos biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikailag megfelelő állapotban van, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a pályaszámok valamelyike nem látható megfelelően, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.7.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

Az üzemen kívül helyezett jármű jobb és bal első ajtó a villamos oldalfalán, az első forgóváz felett elhelyezett kulcsos kapcsoló használatával nyithatók. A reteszkulcs behelyezése és jobbra történő elfordítása után a vezetőfülke világítása bekapcsol, majd rövidesen megjelenik az ajtón a nyitási engedély jelzése. Ekkor a jobb és bal első ajtó az ajtónyitó gombokkal nyitható. Ha a kulcsos kapcsoló bármely okból nem működik, akkor az adott oldali első ajtó mechanikus úton, kalauzkulcs segítségével nyitható.

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vészfékkarok és az ajtóvésznyitók állapota, plombáik épsége,
- a vészbeszélők és a vészjelzők állapota,
- az áramszedő(k) tekerőkarjának a megléte, használható állapota,
- a 9 modulos jármű esetében a tűzoltókészülék megléte az S4-es modulban,
- a belső utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- a jegykezelő készülékek épsége, működőképessége,
- a belső ajtónyitó gombok és leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok épsége, működőképessége,
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota,
- az Utazási Feltételek és a díjszabási tájékoztató megléte,
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a vészfékkarok, az ajtóvésznyitók, a vészbeszélők, a vészjelzők, az áramszedő(k) tekerőkarja vagy a 9 modulos jármű S4-es moduljában lévő tűzoltókészülék állapota nem megfelelő, hiányos, vagy a vészfékkarok, ajtóvésznyitók plombája, az áramszedő(k) tekerőkarja vagy az említett tűzoltókészülék hiányzik, akkor Intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítása, pótlása érdekében. Ha a javításra vagy pótlásra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a belső utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a villamost csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és

Hatályba lépés dátuma:

54/70. oldal

2017. augusztus hónap. napja

08. 01.

Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a jegykezelő készülékek épsége, az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő vagy az Utazási Feltételek, illetve a díjszabási tájékoztató hiányzik, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a jegykezelő készülékek valamelyike működésképtelen, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a belső ajtónyitó gombok, vagy a leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott vagy nem működőképes, akkor intézkedést kell tenni annak cserélése, javítása érdekében. Ha ez nem lehetséges, és rongálódás esetén annak jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, valamint más üzemképes jármű nem áll rendelkezésre, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ha az említett gombok / nyomógombok valamelyike nem működőképes, akkor a forgalomban történő részvétel közben központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.7.1.3. A vezetőfülkék szemrevételezése

A vezetőfülkék szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- a kulcsos kapcsoló, az irányváltó-kapcsoló, a vezérlőkapcsoló, a nyomógombok, kapcsolók és visszajelzőlámpák, a HMI, a visszapillantó kijelzők, valamint a vezetőülés épsége, kezelhetősége,
- a HMI hibajelzés-mentes állapota,
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége,
- a váltóvas megléte és rögzítettsége,
- a tűzoltókészülék és az elsősegély-felszerelés megléte,
- a vezetőfülke zárhatósága.

Ha a kulcsos kapcsoló, az irányváltó-kapcsoló, a vezérlőkapcsoló, a nyomógombok, kapcsolók, visszajelző lámpák, a HMI, a visszapillantó kijelzők épsége, kezelhetősége, a vezetőülés épsége vagy a váltóvas rögzítettsége nem megfelelő, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a vezetőülés nem kezelhető, illetve ha a HMI-n hibajelzés olvasható, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök épsége nem megfelelő, viszont az eszköz üzemszerű használatát nem befolyásolja, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ellenkező esetben a jármű nem állhat forgalomba.

Ha a váltóvas, a tűzoltókészülék, illetve az elsősegély-felszerelés állapota nem megfelelő, hiányos vagy hiányzik, akkor azt pótolni kell a telephely területén lévő raktárkészletből. E tartozékok nélkül a jármű nem állhat forgalomba.

Ha a homokszórótartályok feltöltöttsége nem megfelelő – melynek tényéről a HMI ad tájékoztatást –, és a tartályok feltöltésére nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Amennyiben a vezetőfülke ajtaja nem zárható, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.7.1.4. Feszültség alá helyezés, a jármű üzembe helyezése

Az üzemem kívül helyezett jármű valamely első ajtajának kinyitása az utastér szemrevételezésénél taglalt módon hajtható végre. A jármű beüzemelése és a vezetőfülke kiválasztása a fülkében történik a reteszkulcs zárba helyezése, majd jobbra, 90°-kal történő elfordítása által. A beüzemelés folyamata során a jármű számítógépes rendszere működésbe lép, az egyes berendezések letesztelésre kerülnek. A folyamat befejezését a HMI és a visszapiillantó képernyők üzemszerű működése jelzi.

Az áramszedő(k) felvezérlése előtt töltés nélkül ellenőrizni kell az akkumulátor kapacitását. Bekapcsolt utastéri világítás és a sínfék 2-4 másodperces működtetése mellett az akkumulátor feszültségének legalább 20 V-nak kell lennie. Ha ennek a feltételnek az akkumulátor kapacitása nem felel meg, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Az áramszedő(k) felvezérlése az „Áramszedő” nyomógommbal történik a vonatkozó munkavédelmi előírásoknak megfelelően. Ha az áramszedő(k) felvezérlése megtörtént, a főkapcsoló automatikusan záródik, ezzel megtörténik a jármű feszültség alá helyezése. Miután az átalakító berendezés bekapcsolt, ellenőrizni kell az akkumulátor töltőfeszültség mértékét (28 V). Ha a töltés nem megfelelő és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Meg kell győződni az áramszedő(k) levezérelhetőségéről is. Ha az áramszedő(k) akár fel, akár le nem vezérelhető(k), a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.7.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Ki kell próbálni a műszerasztal berendezéseit, melynek során célszerű a kialakított csoportosítást követve balról jobbra haladni:

- végig kell próbálni az Iránykapcsoló lehetséges állásait (Előre 60 km/h, Előre 10 km/h, Előre 3 km/h, Kikapcsolt, Hátra),
- az Iránykapcsoló Kikapcsolt állása mellett meg kell járni a vezérlőkapcsolót a teljes üzemi tartományában, menet maximumtól vészfékig, majd Kikapcsolt („0”) állásba kell helyezni,
- végig kell próbálni a külső világítás kapcsolójának lehetséges állásait (Kikapcsolt, Tompított fény, Távolsági fény),
- működtetni kell a „Lámpateszt” nyomógombot, a gomb lenyomásának ideje alatt a nem világító nyomógombok kivételével a többi jelzésnek világítania kell,
- ki kell próbálni az utastéri világítás nyomógombját,
- ki kell kapcsolni a főkapcsolót és kezelni kell a tűzjelző nyomógombot (ekkor az áramszedő(k) levezérlésre kerül(nek)), majd ezután fel kell vezérelni az áramszedő(ke)t („három gombpróba”),
- működtetni kell az „Üzemem kívül helyezés” nyomógombot, ekkor a gomb villogni kezd, majd ismét megnyomva a villogás abbamarad (a tényleges üzemem kívül helyezést nem kell elvégezni),
- működtetni kell a „Mozgáskorlátozott” nyomógombot, ekkor a gomb világít, majd ismét megnyomva elsötétül; mindeközben figyelni kell a gomb működtetésének hatását a HMI-n,

- ki kell próbálni az éberségi berendezés visszajelzőjét a szenzor, illetve a bal oldali lábpedál kezelésével,
- ki kell próbálni az elektromos működésű pályacsengőt a jobb oldali lábpedál kezelésével,
- ki kell próbálni a páramentesítő, az elektromos működtetésű redőny, illetve az utastájékoztató rendszer (mikrofon, hangszórók) működését a megfelelő nyomógomb, illetve kapcsoló használatával,
- ki kell próbálni a váltó nem állító nyomógombot,
- ki kell próbálni az irányjelzőket és az „elakadásjelzőt”,
- működtetni kell az ablakmosó és ablaktörlő berendezést,
- be kell jelentkezni a FUTÁR-ba, ezáltal bekapcsolni és ellenőrizni az utastájékoztató kijelzőket,
- ki kell nyitni a bal és jobb első ajtókat az erre szolgáló kapcsolóval,
- a járműről leszállva ellenőrizni kell a tompított fényszórók és az első irányjelzők működését,
- a járműre visszaszállva be kell zárni a korábban kinyitott két ajtót a bal és jobb első ajtók zárására szolgáló nyomógombbal,
- ki kell próbálni az ajtóműködtetést a következők szerint:
 - a. mindkét oldalra nyitási engedélyt kell kiadni és a HMI-n figyelni, hogy megjelennek-e a zöld vonalak,
 - b. működtetni kell a központi ajtónyitást és a HMI-n figyelni, hogy az ajtóikonok zöldre váltanak-e,
 - c. vissza kell venni a központi ajtónyitást, ekkor a HMI-n az ajtóikonok sötétek lesznek,
 - d. vissza kell venni a nyitási engedélyt, ekkor a HMI-n a zöld vonalak eltűnnek,
 - e. az előzőek végrehajtása közben figyelni kell a visszapillantó képernyők megfelelő működését,
- ki kell próbálni a fénykürt, a jelzőharang és a homokszóró nyomógombok működését,
- mindkét oldalra ki kell adni az ajtónyitási engedélyt, ezután ki kell próbálni a belső ajtónyitó gombok és a leszállásjelző/ajtónyitó nyomógombok, valamint a külső ajtónyitó gombok működőképességét (a külső ajtónyitó gombok ellenőrzése előtt a reteszkulcsot ki kell venni, az ellenőrzés közben a homokszórók működése is ellenőrizendő),
- a másik oldali vezetőfülkénél a belső és külső ajtónyitó gombok, valamint a belső leszállásjelző/ajtónyitó nyomógombok működőképességének egyenkénti kipróbálása kivételével ugyanazokat az ellenőrzéseket kell végrehajtani.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés – annak elrendelése / szükségessége esetén – nem működik, akkor a villamos a hiba ellenére forgalomba adható, illetve vihető, ekkor a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri hűtés – annak elrendelése / szükségessége esetén – nem működik, akkor a villamos forgalomba nem adható.

Amennyiben az előzőekben felsorolt berendezések valamelyikének működése – az „elakadásjelző”, a váltóállító kapcsoló és a fülkevilágítás kivételével – nem megfelelő, hiányos, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az „elakadásjelző”, a váltóállító kapcsoló vagy a fülkevilágítás nem működik és a javításuk nem lehetséges, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

III.7.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a rögzítőfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet 3–5 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd fékre kell kapcsolni. Ebben az esetben működésbe lép a rögzítőfék, amelynek működése akkor megfelelő, ha a villamost legfeljebb 1–2 méter távolságon belül megállítja. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a vészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet 3–5 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd vészfékre kell kapcsolni. Ha a vészfék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell az éberségi berendezés működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd az éberségi felhívás megszólalása ellenére az éberségi berendezést nem szabad kezelni. Amennyiben kevés a rendelkezésre álló hely, akkor a menetre kapcsolást az éberségi berendezés kezelése után nem azonnal, hanem az éberségi felhívás megszólalása (3-5 km/h alatti sebesség esetén megjelenése) utáni időpontban kell megtenni, utóbbi esetben a próba a jármű számottevő megmozdítása nélkül is elvégezhető. Ha a berendezés nem állítja meg a villamost, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd a jármű megmozdulása után – a vezérlőkapcsoló menet pozícióban hagyása mellett – működtetni kell a „Sínfék” nyomógombot és közben meg kell hallgatni, hogy a sínféktörzsek letapadnak-e. A villamost a sínfék működtetésével meg kell állítani, majd a nyomógombot elengedve a vezérlőkapcsolót a teljes menettartományban meg kell mozgatni. Ekkor a járműnek nem szabad elindulnia, mivel a sínfék működtetése megszakítja a menetvezérlést. A villamosnak csak akkor szabad elindulnia, ha a vezérlőkapcsoló előbb Kikapcsolt („0”) állásba kerül. Ha a sínfék működése nem megfelelő, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a pótvészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd a jármű megmozdulása után működtetni kell a „Pótvészfék” ütőgombot. Ha a pótvészfék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Az üzemi fék próbáját lehetőség szerint a telephelyen belül kell elvégezni. Ha erre bármely okból nincs lehetőség, akkor a próbát az első, arra alkalmas pályaszakaszon kell megtenni.

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet ~10 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd maximális üzemi fékre kell kapcsolni. Ebben az esetben először az elektrodinamikus fék, majd a rögzítőfék lép működésbe. Ha az elektrodinamikus fék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, vinni, illetve – telephelyen kívüli kipróbálás esetén – forgalomban tartani.

Az előbbieken részletezett mozgáspróbákat mindkét vezetőfülke esetében el kell végezni.

Hatályba lépés dátuma:

58/70. oldal

2017. augusztus hónap „...” napja

08. 01.

III.7.2. Általános rendelkezések

A CAF Urbos 3/5 és 3/9 típusú villamos hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

Vízzel elöntött pályarészen, ha a víz szintje a sínkorona szintjét meghaladta, de nem éri el a 10 centiméteres magasságot vagy az életmentő alsó szélét, akkor kellő óvatossággal, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad közlekedni.

Az utastéri fűtés kapcsolóját mind részleges, mind egész napos fűtési rend esetén bekapcsolva kell tartani.

Áramkorlátozás esetén a vezérlőkapcsolóval a menettartomány feléig szabad kapcsolni.

A CAF Urbos 3/5 és 3/9 típusú járművek csatolását csak a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat dolgozója végezheti.

A CAF Urbos 3/5 és 3/9 típusú szerelvény vontatása, illetve tolása esetén az alkalmazható legnagyobb sebesség 15 km/h.

A CAF Urbos 3/5 és 3/9 típusú villamosok jelenlegi kialakításában az áramszedő csak a jármű álló helyzetében vezérelhető le- illetve fel. Emiatt a jármű önerejéből olyan hibás munkavezeték alatt, amely az áramszedő levezélését igényli, nem haladhat át. CAF Urbos 3/9 típusú villamos áramszedő törése esetén minden esetben a kiérkező Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat utasítása szerint kell eljárni.

Az áramszedő kézi hajtókarral történő működtetése előtt a járművet üzemem kívül kell helyezni az erre szolgáló nyomógommbal.

Ha a jármű mozgása közben hibásodik meg a sínfék, vagy annak vezérlése, akkor a járművet a vezérlő berendezés megállítja a maximális üzemi fékezéssel és működteti a pályacsengőt is. Ha a sínfék berendezés a közúti forgalomban való részvétel közben válik működés-, vagy üzemképtelenné, akkor a "Maximális üzemi fék" megkerülő kapcsoló elfordításával lehet a hibát elhárítani és a járművet mozgásképesé tenni. A fedélzeti rendszer a jármű sebességét 20 km/h sebességre korlátozza, ilyenkor az utasok szállítása nem megengedett.

III.7.3. Közlekedési korlátozások

III.7.3.1. Bejárható útvonalak a CAF Urbos 3/5 típusúval

A járművekkel az alábbi útvonalakon szabad közlekedni:

- 1-es vonal, korlátozás nélkül
- 3-as vonal, de nem állhat félre a Bosnyák téren a Csömöri úti vágányon
- 4-es vonal, korlátozás nélkül
- 6-os vonal, korlátozás nélkül
- 17-es vonal, korlátozás nélkül
- 19-es vonal, a Lánchíd budai aluljárójában csak azok a járművek közlekedhetnek, amelyek járműlapjára a járműműszaki szakterület „A Lánchíd budai aluljárójában közlekedhet.”

bejegyzést tett. A járművezetőnek a beírás meglétét ellenőriznie kell, ennek hiányában a 19-es vonalra a szerelvény nem vihető ki a kocsiszínből.

- 24-es vonal a Keleti pályaudvar és a Közvágóhíd között, de a Haller utca / Mester utca és a Közvágóhíd között csak rendkívüli esetben vagy próbaláratként, utasok nélkül közlekedhet, illetve az Orczy téren átvezető vonalszakaszon az utasok szállítása nem engedélyezett
- 28-as vonal az Orczy tér és Kápolna utca között (az Orczy téren a 24-es vonalnál jelzett korlátozással)
- 37A vonal a Blaha Lujza tér és a Sörgyár között, a Pongrácz úti vasúti felüljárón csak utasok nélkül közlekedhet
- 41-es vonal Budafok kocsiszín és Rózsavölgy alsó között korlátozás nélkül
- 42-es vonal és a Hoffher Albert utcai vágány korlátozás nélkül
- 51-es vonal Gubacsi út / Határ út és a Ferenc körút / Mester utca végállomás között, a Koppány utca és a Vágóhíd utca között csak utasok nélkül
- 52-es vonal a Határ út és a Nagykőrösi út között korlátozás nélkül
- 56-os vonal a Szent Gellért tér és a Déli pályaudvar (17-es vonal) között
- 69-es vonal a Nagy Lajos király útja / Czobor utca és az Újpalota, Erdőkerülő utca végállomás között (beleértve a Rákospalota, MÁV-telep végállomás hurokvágányait is), korlátozás nélkül. A MÁV-telepi hurokvágányokon a CAF villamossal fel kell haladni a vágány végén található főjelzőig.
- Széll Kálmán téren a IV. és V. vágányon félreállhat
- Budafok, Hungária és Száva kocsiszín, illetve a VJSZ Kft. telephelye, illetve az ezekhez vezető üzemi vágányokon
- Kelenföld kocsiszín, kivéve a 9. és 14. vágányok teljes hosszát, illetve a 7. vágány tetőpódium alatti szakaszát

A fent leírtaktól eltérő szakaszokon csak a Villamos Infrastruktúra Főmérnökség engedélyével szabad közlekedni.

III.7.3.2. Bejárható útvonalak a CAF Urbos 3/9 típusal

a) A járművekkel az alábbi útvonalakon szabad közlekedni:

- 1-es vonal (a jármű hossza miatt nem haladhat be a Népliget megállóhely utáni csonkavágányra)
- 3-as vonal, a Gubacsi út és az Örs vezér tere között (lásd még a kocsiszíni meneteknél található korlátozásokat)
- 4-es vonal (jármű hossza miatt) utasok nélkül
- 6-os vonal (jármű hossza miatt) utasok nélkül
- 17-es vonal Bécsi út / Vörösvári út és Budafok kocsiszín között (Bécsi út / Vörösvári út Csonka János tér között utasok nélkül)
- 19-es vonal a Frankel Leó utca és a Batthyány tér, illetve a Döbrentei tér és a Clark Ádám tér között utasok nélkül
- 24-es vonal a Népszínház utca és a Fiumei út torkolata és a Mester utca / Haller utca között, de az Orczy téren átvezető vonalszakaszon az utasok szállítása nem engedélyezett (lásd még a kocsiszíni meneteknél található korlátozásokat)
- 28-as vonal a Fiumei út és Salgótarjáni utca torkolata és Kápolna utca között utasok nélkül (az Orczy téren a 24-es vonalnál jelzett korlátozással)

Hatályba lépés dátuma:

60/70. oldal

2017. augusztus hónap 09. napja

09. 01.

- 37A vonal a Blaha Lujza tér és a Hidegkuti Nándor Stadion között korlátozás nélkül, valamint az Őrház és az Élessarok között utasok nélkül (a Pongrácz hídon CAF Urbos 3/9 típusú jármű nem közlekedhet)
- 41-es vonal Budafok kocsiszín és Rózsavölgy alsó között utasok nélkül
- 51-es vonal Gubacsi út / Határ út és a Ferenc körút / Mester utca végállomás között utasok nélkül
- 52-es vonal a Határ út és a Nagykőrösi út között utasok nélkül
- 56-os vonal a Déli pályaudvar és a Mórícz Zsigmond körtér között utasok nélkül
- Budafok, Hungária és Száva kocsiszín, illetve a VJSZ Kft. telephelye, illetve az ezekhez vezető üzemi vágányokon

A fenti pályaszakaszokon az utasszállítás csak ott engedélyezett, ahol a peronok hossza az utascserét lehetővé teszi. A fent leírtaktól eltérő szakaszokon csak a Villamos Infrastruktúra Főmérnökség engedélyével szabad közlekedni.

b) Száva és Hungária kocsiszínek közötti útvonalak CAF Urbos 3/9 szerelvény számára:

Száva és Hungária kocsiszínek között az alábbi útvonalakon szabad közlekedni a lenti korlátozások figyelembe vételével:

1. Száva kocsiszín - Nagykőrösi út - Epreserdő utca - Kőbánya alsó vasútállomás - Kápolna utca - Kőbánya alsó vasútállomás - Kőbányai út - Orczy tér - Salgótarjáni utca - Hidegkuti Nándor Stadion - Hungária kocsiszín és vissza
2. Száva kocsiszín - Határ út - Gubacsi út - Márlássy utca - Könyves Kálmán körút - Puskás Ferenc Stadion - Hidegkuti Nándor Stadion - Hungária kocsiszín és vissza

Ezen útvonalakon történő közlekedéskor az alábbi váltók esetében az alábbi módon szabad közlekedni CAF Urbos 3/9 típusú villamossal:

- Gubacsi út 3/51 elosztó váltó (K1517) (Nagykőrösi út – Török Flóris utca felé):
Meg kell győződni az Irány- és reteszfények jelzéseiről, illetve a váltó helyes állásáról. Ha van irány- és reteszfény, és a váltó helyes irányban áll, akkor kikapcsolt menetárammal, a váltó nem állító nyomógomb használatával át lehet haladni a váltón.
Ha a reteszfény nem világít és azt a váltó előtti sínáramkör (HSK) sem hozza működésbe, akkor a váltó váltóvassal történő oda-vissza állításával kell megpróbálni a reteszt működésbe hozni. Ha így sem jelenik meg a reteszfény, akkor áthaladni csak levezérelt hátsó áramszedővel lehet (ez a HMI vezérlések 2. oldalán vezérelhető, először az iránynak megfelelő hátsó modulban ki kell kapcsolni a főkapcsolót (HSCB), majd le kell vezérelni az áramszedőt). A váltón, illetve a kereszteződésen történő áthaladás után meg kell állni, és a hátsó áramszedőt vissza kell engedni, hogy a Határ úti jelzőberendezés megfelelően működjön (valamint az áramszedő felesleges túlterhelését elkerüljük).
- Epreserdő utca – Határ út / Nagykőrösi út a beálló villamosok elosztó váltója (K1824):
A váltó előtt közvetlenül meg kell állni (ellenőrizni kell, hogy megállás után a hátsó áramszedő már elhagyta a szánszerkezetet), és meg kell győződni a váltó állásáról és a retesz- és irányfényekről. Elindulni csak ezt követően szabad. Ha a váltóállítás helyét a hátsó áramszedő nem hagyta el, annak levezérlése után szabad áthaladni a szánszerkezet alatt.

- **Orczy tér 24/28 elosztó váltó (K3619):**
A megállóba behaladva a megállótáblánál (veszély esetét kivéve) tilos megállni, fel kell menni a holdfényjelzőig, mert így a hátsó áramszedő is áthalad a szánszerkezet alatt. Megállás után meg kell győződni arról, hogy a hátsó áramszedő is áthaladt a szánszerkezet alatt.
- **Határ út végállomás és Száva kocsiszín üzemi vágánykapcsolata:**
CAF Urbos 3/9, valamint csatolt CAF-szerelvények közlekedésénél a tabulátorkezelőnek fokozott figyelemmel kell eljárnia. Meg kell győződni arról, hogy a jármű fizikailag elhagyta az érintett kitérőt, és az aláváltás elkerülése miatt csak ezután kezdeményezhet további vágányút kezelést. Vágányutas kezelés csak indokolt szükség esetén mellőzhető.

III.8. Combino NF12B/1 típusú járművek

III.8.1. Combino NF12B/1 típusú járművek átvétele

III.8.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A villamos külső körülmények során az alábbiak ellenőrizendők:

- a sínféktörzsek és a vasúti kerekek épsége,
- a csatlásfedelek, az oldalsó szoknyalemezek és a homokszóró töltőnyílások zárt állapota,
- az életmentők épsége,
- a különféle lámpatestek épsége,
- az áramszedők épsége,
- a visszapillantó tükrök és azok burkolatának épsége,
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége,
- az ablaktörlő karok és gumik épsége,
- a homlokfali és oldalsó utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- a külső ajtónyitó gombok épsége, működőképessége,
- a kocsiszekrény épsége, rongálódásmentes állapota,
- a homokszórótartályok feltöltöttsége,
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a sínféktörzsek, a vasúti kerekek, a csatlásfedelek, az oldalsó szoknyalemezek, a homokszóró töltőnyílások, az életmentők, a lámpatestek, az áramszedők, a visszapillantó tükrök, a szélvédő ablakok, az ablaktörlő karok vagy gumik valamelyike hiányos, rongálódott, nem kezelhető vagy nem rögzíthető, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a homlokfali vagy oldalsó utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a villamost csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a külső ajtónyitó gombok valamelyike rongálódott vagy nem működőképes, akkor intézkedést kell tenni annak cserélése, javítása érdekében. Ha ez nem lehetséges, és rongálódás esetén annak jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, valamint más üzemképes jármű nem áll rendelkezésre, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ha a külső ajtónyitó gombok valamelyike nem működőképes, akkor a forgalomban történő részvétel közben központi ajtónyitást kell alkalmazni.

Ha a kocsiszekrény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a villamos biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikailag megfelelő állapotban van, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a homokszórótartályok feltöltöttsége nem megfelelő, vagy a pályaszámok valamelyike nem látható megfelelően, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.8.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

Az üzemen kívül helyezett jármű jobb első ajtója a villamos homlokfalán, a jobb oldali lámpatestek mellett elhelyezett kulcsos kapcsoló használatával nyithatók, illetve zárhatóak. A reteszkulcs behelyezése és jobbra történő elfordítása után a jobb első ajtó kinyílik. Ha a kulcsos kapcsoló bármely okból nem működik, akkor a jobb első ajtó mechanikus úton, kalauzkulcs segítségével nyitható a jármű oldalfalán, az első forgóváz felett elhelyezett mechanikus ajtónyitó használatával.

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vészfékkapcsolók és az ajtóvésznyitók állapota, plombáik épsége,
- a vészbeszélők állapota,
- az áramszedők tekerőkarjának a megléte, használható állapota,
- a belső utastájékoztató kijelzők épsége, működőképessége,
- a jegykezelő készülékek épsége, működőképessége,
- a belső leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok épsége, működőképessége,
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota,
- az Utazási Feltételek és a díjszabási tájékoztató megléte,
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a vészfékkapcsolók, az ajtóvésznyitók, a vészbeszélők vagy az áramszedők tekerőkarjának állapota nem megfelelő, hiányos, vagy a vészfékkapcsolók, ajtóvésznyitók plombája, illetve az áramszedők tekerőkarja hiányzik, akkor intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítása, pótlása érdekében. Ha a javításra vagy pótlásra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a belső utastájékoztató kijelzők valamelyike nem működőképes, akkor a villamost csak akkor szabad forgalomba adni, illetve vinni, ha másik, hibátlan utastájékoztató kijelzőkkel rendelkező jármű nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben az utasok tájékoztatását az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell végrehajtani. Amennyiben valamelyik említett kijelző rongálódott, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a jegykezelő készülékek épsége, az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő vagy az Utazási Feltételek, illetve a díjszabási tájékoztató hiányzik, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik,

akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a jegykezelő készülékek valamelyike működésképtelen, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a belső leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok valamelyike rongálódott vagy nem működőképes, akkor intézkedést kell tenni annak cserélése, javítása érdekében. Ha ez nem lehetséges, és rongálódás esetén annak jellege a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyeztetli, valamint más üzemképes jármű nem áll rendelkezésre, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ha az említett nyomógombok valamelyike nem működőképes, akkor a forgalomban történő részvétel közben központi ajtónyitást kell alkalmazni.

III.8.1.3. A vezetőfülkék szemrevételezése

A vezetőfülkék szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- a kulcsos kapcsoló, az irányváltó-kapcsoló, a vezérlőkapcsoló, a nyomógombok, kapcsolók és visszajelző-lámpák, a kijelző panelek, valamint a vezetőülés épsége, kezelhetősége,
- a diagnosztikai kijelző hibajelzés-mentes állapota,
- a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök (nyíltlancú rádiórendszer, és ha van, a FUTÁR rádió, FUTÁR kijelző) épsége,
- a váltóvas megléte és rögzítettsége,
- a tűzoltókészülék és az elsősegély-felszerelés megléte,
- a vezetőfülke zárhatósága.

Ha a kulcsos kapcsoló, az Irányváltó-kapcsoló, a vezérlőkapcsoló, a nyomógombok, kapcsolók, visszajelzőlámpák, a kijelzőpanelek épsége, kezelhetősége, a vezetőülés épsége vagy a váltóvas rögzítettsége nem megfelelő, viszont ezek a hiányosságok a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyeztetik, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

Ha a vezetőülés nem kezelhető, illetve ha a diagnosztikai kijelzőn hibajelzés olvasható, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha a forgalomirányítással történő adatforgalmazásra szolgáló eszközök (nyíltlancú rádiórendszer, FUTÁR rádió, FUTÁR kijelző) épsége nem megfelelő, viszont az eszköz üzemzerű használatát nem befolyásolja, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni. Ellenkező esetben a jármű nem állhat forgalomba.

Ha a váltóvas, a tűzoltókészülék, illetve az elsősegély-felszerelés állapota nem megfelelő, hiányos vagy hiányzik, akkor azt pótolni kell a telephely területén lévő raktárkészletből. E tartozékok nélkül a jármű nem állhat forgalomba.

Amennyiben a vezetőfülke ajtaja nem zárható, akkor intézkedést kell tenni a hiba kijavítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.8.1.4. Feszültség alá helyezés, a jármű üzembe helyezése

Az üzemem kívül helyezett jármű valamely jobb első ajtajának kinyitása az utastér szemrevételezésénél taglalt módon hajtható végre. A kinyitott ajtót a műszerasztalon lévő, a

Hatályba lépés dátuma:

64/70. oldal

2017. augusztus hónap... napja

05. 01.

Jobb első ajtó zárására szolgáló nyomógomb használatával kell bezárni. A jármű beüzemelése és a vezetőfülke kiválasztása a fülkében történik a reteszkulcs zárba helyezése, majd jobbra, 90°-kal történő elfordítása által. Ezután be kell kapcsolni az akkumulátort az „Akkumulátor be” nyomógombbal. Ekkor a jármű számítógépes rendszere leteszteli az egyes berendezéseket, és ha hibát észlel, annak megnevezését és betűkódját kijelzi a járművezető részére. Ha a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Az áramszedők felvezérlése előtt töltés nélkül ellenőrizni kell az akkumulátor kapacitását. Bekapcsolt utastéri világítás mellett az akkumulátor feszültségének mindkét kocsirész esetében legalább 21 V-nak, a sínfék 2-3 másodperces működtetése mellett legalább 18 V-nak kell lennie. A két kocsirész akkumulátorának feszültsége között jelentős eltérés nem engedélyezett. Ha ezeknek a feltételeknek az akkumulátor kapacitása nem felel meg, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Az áramszedők felvezérlése az „Áramszedő fel” nyomógombbal történik a vonatkozó munkavédelmi előírásoknak megfelelően. Ha az áramszedők felvezérlése megtörtént, a főkapcsoló automatikusan záródik, ezzel megtörténik a jármű feszültség alá helyezése. Miután az átalakító berendezés bekapcsolt, ellenőrizni kell az akkumulátor töltőfeszültség mértékét (28 V). Ha a töltés nem megfelelő és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Meg kell győződni az áramszedők levezérelhetőségéről is. Ha az áramszedők akár fel, akár le nem vezérelhetők, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.8.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Ki kell próbálni a műszerasztal berendezéseit, melynek során célszerű a kialakított csoportosítást követve balról jobbra haladni:

- végig kell próbálni az Irányváltó-kapcsoló lehetséges állásait (Előre, Kikapcsolt, Hátra),
- az Irányváltó-kapcsoló Kikapcsolt állása mellett meg kell jártni a vezérlőkapcsolót a teljes üzemi tartományában, menet maximumtól vészfékig, majd Kikapcsolt („0”) állásba kell helyezni,
- ki kell próbálni a külső világítás nyomógombját,
- ki kell próbálni az utastéri világítás nyomógombját,
- ki kell próbálni az áramszedők működtethetőségét az „Áramszedő fel” és az „Áramszedő le” nyomógombokkal,
- ki kell próbálni az éberségi berendezés működését a vezérlőkapcsolón, illetve a karfán lévő nyomógombok kezelésével,
- ki kell próbálni az elektromos működésű pályacsengőt a műszerasztalon, illetve a karfán lévő nyomógombok kezelésével,
- ki kell próbálni a fénykürt és a homokszóró nyomógombok működését,
- ki kell próbálni a fűtő-, hűtő-, páramentesítő-, és az utastájékoztató rendszer (mikrofon, hangszórók) működését,
- ki kell próbálni a váltó nem állító nyomógombot,
- ki kell próbálni az irányjelzőket és az „elakadásjelzőt”,
- működtetni kell az ablakmosó és ablaktörlő berendezést,
- kiépítettség esetén be kell jelentkezni a FUTÁR-ba, ezáltal bekapcsolni és ellenőrizni az utastájékoztató kijelzőket,
- ki kell próbálni a visszapillantó tükrök távvezérelhetőségét,
- ki kell nyitni a jobb első ajtókat,

- a járműről leszállva ellenőrizni kell a tompított fényszórók és az első Irányjelzők működését,
- a járműre visszaszállva be kell zárni a korábban kinyitott ajtót,
- ki kell próbálni az ajtóműködtetést központi üzemmódban,
- mindkét oldalra ki kell adni az ajtónyitási engedélyt, ezután ki kell próbálni a belső leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok, valamint a külső ajtónyitó gombok működőképességét (a külső ajtónyitó gombok ellenőrzése előtt a reteszkulcsot ki kell venni, az ellenőrzés közben a homokszórók működése is ellenőrizendő),
- a másik oldali vezetőfülkénél a belső leszállásjelző / ajtónyitó nyomógombok és a külső ajtónyitó gombok működőképességének egyenkénti kipróbálása kivételével ugyanazokat az ellenőrzéseket kell végrehajtani.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés – annak elrendelése / szükségessége esetén – nem működik, akkor a villamos a hiba ellenére forgalomba adható, illetve vihető, ekkor a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Ha a telephelyi járműátvétel során az utastéri hűtés – annak elrendelése / szükségessége esetén – nem működik, akkor a villamos forgalomba nem adható.

Amennyiben az előzőekben felsorolt berendezések valamelyikének működése – az „elakadásjelző”, a váltóállító kapcsoló és a fülkevilágítás kivételével – nem megfelelő, hiányos, intézkedést kell tenni a hiba vagy hiányosság javítására, pótlására. Ha a javítás vagy pótlás nem lehetséges, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az „elakadásjelző”, a váltóállító kapcsoló vagy a fülkevilágítás nem működik és a javításuk nem lehetséges, akkor a villamos forgalomba adható, illetve vihető, de a hibát, hiányosságot a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

III.8.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a rögzítőfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet 3–5 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd fékre kell kapcsolni. A jármű megállásakor működésbe lép a rögzítőfék, amelynek működése akkor megfelelő, ha a járművet az F.1.–F.2. Jelzési és Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően állva tartja. Ellenkező esetben a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a vészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet 3–5 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd vészfékre kell kapcsolni. Ha a vészfék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell az éberségi berendezés működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd az éberségi felhívás megszólalása ellenére az éberségi berendezést nem szabad kezelni. Ha a berendezés nem állítja meg a villamost, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd a jármű megmozdulása után – a vezérlőkapcsoló kikapcsolt („0”) állásában – működtetni kell a „Sínfék” nyomógombot és közben

meg kell hallgatni, hogy a sínféktörzsek letapadnak-e. Ha a sínfék működése nem megfelelő, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell a pótvészfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd a jármű megmozdulása után működtetni kell a „Pótvészfék” ütőgombot. Ha a pótvészfék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Az üzemi fék próbáját lehetőség szerint a telephelyen belül kell elvégezni. Ha erre bármely okból nincs lehetőség, akkor a próbát az első, arra alkalmas pályaszakaszon kell megtenni.

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni és a járművet 10 km/h sebességig fel kell gyorsítani, majd maximális üzemi fékre kell kapcsolni. Ebben az esetben először az elektrodinamikus fék, majd a rögzítőfék lép működésbe. Ha az elektrodinamikus fék hatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, vinni, illetve – telephelyen kívüli kipróbálás esetén – forgalomban tartani.

Az előbbieken részletezett mozgáspróbákat mindkét vezetőfülke esetében el kell végezni.

III.8.2. Általános rendelkezések

A Combino NF12B/1 típusú villamos hegyipályás szerelvénytípusnak minősül.

Vízzel elöntött pályarészen, ha a víz szintje a sínkorona szintjét meghaladta, de nem éri el a 10 centiméteres magasságot vagy az életmentő alsó szélét, akkor kellő óvatossággal, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad közlekedni.

Az utastéri fűtés kapcsolóját mind részleges, mind egész napos fűtési rend esetén a beállított alapértéken kell tartani.

Áramkorlátozás esetén a vezérlőkapcsolóval a menettartomány feléig szabad kapcsolni.

A jármű üzemszerűen szóló üzemben közlekedik. A villamost összezsugorítani – kizárólag akkor, ha önerejéből továbbhaladásra képtelenné válik – a jármű vontatására alkalmas UNIMOG vontató járművel, másik Combino villamossal vagy csatolt Ganz csuklós szerelvényel szabad. Legfeljebb két Combino, vagy egy Combino és egy csatolt Ganz csuklós szerelvény, vagy az UNIMOG és egy Combino csatolható egymással. A csatolást csak a Villamos Zavarelhárítási Szolgálat végezheti.

A rugóerő tárolós rögzítő fékek hidraulikus és mechanikus oldását – annak meghibásodása esetén – csak a Villamos Zavarelhárítási Szolgálat végezheti.

Combino szerelvényel behaladni csak olyan vágányra lehet, amelynek szabad hossza legalább 54 méter.

III.8.3. Közlekedési korlátozások

A Combino NF12B/1 típusú szerelvény menetrendszerűen az 1-es és a 4-6-os villamosok vonalán, valamint az ezekhez kapcsolódó kocsiszíni ki- és beálló útvonalakon közlekedhet:

- Hungária kocsiszín – Sport utca – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Népszínház utca – Blaha Lujza tér és vissza;
- Hungária kocsiszín – Sport utca – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Fiumei út – Orczy tér – Orczy út – Nagyváradi tér – Haller utca – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Hungária kocsiszín – Sport utca – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Hungária körút – Róbert Károly körút – Árpád híd – Vörösvári út – Bécsi út – Frankel Leó út – Török utca – Margit körút és vissza;
- Hungária kocsiszín – Sport utca – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Hungária körút – Puskás Ferenc Stadion – Hungária körút – Könyves Kálmán körút – Mester utca – Ferenc körút és vissza;
- Hungária kocsiszín – Sport utca – Hungária körút – Salgótarjáni utca – Hungária körút – Puskás Ferenc Stadion – Hungária körút – Könyves Kálmán körút – Rákóczi híd – Szerémi út – Hengermalom út – Etele út/Fehérvári út.

Egyéb útvonalon a járműtípus csak a villamos forgalmi főmérnök, valamint a Villamos Jelzőberendezési Szakszolgálat vezetőjének együttes engedélyével közlekedhet.

Az egyéb útvonalon történő menetrendszerű közlekedést társasági utasításban szükséges szabályozni. Az egyéb útvonalon történő rendkívüli közlekedést a BKV Zrt. fődíszpécsernek engedélyeznie kell.

A pesti Viadukton Combino NF12B/1 típusú villamosok csak rendkívüli esetben, utasok nélkül közlekedhetnek. A bal oldali visszapillantó tükröket az Eötvös tér és a Március 15. tér között a szemből érkező jármű (szerelvény) mellett történő elhaladásakor be kell hajtani, az Eötvös tér és a Vigadó tér között a jobb oldali visszapillantó tükröt is be kell hajtani, ezen kívül T5C5 és T5C5K2 típusú járművek mellett történő elhaladásakor mindkét jármű (szerelvény) legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhat.

A Lánchíd pesti aluljárójában Combino NF12B/1 típusú villamosok csak úgy közlekedhetnek, hogy a menetirány szerinti jobb oldali visszapillantó tükröt be kell hajtani. A Lánchíd budai aluljárójában Combino NF12B/1 típusú villamosok nem közlekedhetnek.

A Szabadság hídon Combino NF12B/1 típusú villamosok csak rendkívüli esetben közlekedhetnek. A jármű haladási irányát figyelembe véve bal oldalra eső visszapillantó tükröket a szemből érkező jármű (szerelvény) mellett történő elhaladásakor be kell hajtani, a Fővám téri hídfőben lévő vágányszéthúzásnál találkozási tilalom áll fenn, ezen kívül T5C5 és T5C5K2 típusú járművek mellett történő elhaladásakor mindkét jármű (szerelvény) legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhat.

A Sport utcában Combino NF12B/1 típusú villamosnak másik Combino NF12B/1, T5C5, T5C5K2, TW6000 típusú járművekkel, illetve munkagéppel vagy hóseprő mozdonnyal a középső és a Hidegkuti Nándor Stadion melletti vágányon való találkozásakor a Hidegkuti Nándor Stadion mellett közlekedő járművel (szerelvényt) meg kell állni és a visszapillantó tükröt be kell hajtani. A középső vágányon haladó jármű (szerelvény) csak behajtott tükrökkel álló villamos mellett haladhat el.

A Pongrác úti közúti vasúti felüljárón Combino NF12B/1 típusú jármű csak utasok nélkül közlekedhet.

IV. Rendelkező rész

Jelen rendelkezést a Nemzeti Közlekedési Hatóság által UVH/VF/NS/A/1342/2/2016. számon jóváhagyott, 2017. szeptember 1-től érvényes „F.1-F.2. számú Jelzési és forgalmi utasítás a közúti vasutak számára” részeként kell kezelni, és a forgalmi munkavállalókat el kell látni vele.

Az írásbeli rendelkezés kétpéldányos, önindítható, tőpéldányos, nyomdal úton történő sokszorosításáig az 1. mellékletben szereplő nyomtatványt kell alkalmanként két példányban kitölteni. A két példányt azonos sorszámmal kell ellátni, amely a rendelkezés kiadó személy intézkedési igazolványának sorszámból / a kiadott rendelkezés sorozatszámából áll (Pl.: 011857/1 vagy 2515/2). A két példány közül az egyik a rendelkezés kiadójánál marad, a másik példányt át kell adni a járművezető részére.

Határidő: a hatályba lépést követően folyamatos

Felelős: az érintett szakterületek

Jelen utasítás a Társaság Intranet oldalán történő közzététel napján lép hatályba, ezzel egyidőben a 3/VÜIGR/2013, a 2/VÜIGR/2015 rendelkezés, valamint a 3/KVHU/2011. számú utasítás hatályát veszti.

Jelen utasítás a szabályozások rendjéről szóló 46/VU/2012. számú utasítás II. fejezet 4. pontjában foglaltak szerint a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság, Villamos Üzemigazgatóság, Villamos Forgalmi Főmérnökség gondozásában jelenik meg.

Az utasítással kapcsolatban felvilágosítást ad a villamos forgalmi előkészítő csoportvezető a 24-365-ös telefonszámon.

Budapest, 2017. augusztus hónap „31” napja



Takács Péter
vezérigazgató-helyettes

ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS

Járművezetői pályázat

A járművezetőkhöz került példány a forgalmi számhoz tartozó, átadás-átvétel tárgyát képező. Telephelyen a forgalmi munkalappal együtt leadandó!

Sorszám: AA 000001

Időpont: _____ év _____ hónap _____ nap _____ óra _____ perc

Helyszín: _____

Menetirány: _____

Viszonylat: _____ Forgalmi szám: _____ Pályaszám: _____

Tárgya:

 Engedély a _____ jelű főjelző vörös jelzés ellenére történő meghaladására. Engedély a _____ jelű, forgalmi szempontból használhatatlan váltón történő áthaladásra. A _____ jelű váltó forgalmi szempontból használható, a hozzá tartozó irányfény / reteszfény* használhatatlan. A jármű ezen váltón legfeljebb _____ km/h sebességgel áthaladhat. A járművezetőnek a váltó használhatóságának forgalmi feltételeiről olyan mértékben kell meggyőződnie, amely a váltón történő áthaladás közben a vezetőállásról végrehajtható. A _____ pályaszakaszban vágánykivétel / síntörés* van, azon _____ km/h sebességgel át szabad haladni. Egyéb: _____

A megjelölt négyzetbe X jelet kell tenni, egy lapon egy rendelkezés rendelhető el. *: a megjelölt kifejezés utóhúzó.

Hatálya:

 Egyszeri alkalom Az időpontban megjelölt nap 24 óráig Visszavonásig

A megjelölt négyzetbe X jelet kell tenni.

Kiadó _____ (azonosító) _____ (alírással)

Átvevő _____ (törzsszám) _____ (alírással)

Az írásbeli rendelkezés visszavonásának kiadója** : _____, időpontja** : _____

Az írásbeli rendelkezés visszavonását vette (név, törzsszám)** : _____

** A járművezető tölti ki.

Az írásbeli rendelkezésnek módosításnak megjelöléséről a BKV főüzemvezetőt, a visszavonásról a BKV főüzemvezetőt és minden érintett járművezetőt értesíteni kell!