

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI ZÁRTKÖRŪEN MŰKÖDŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

3/VÜVHU/2023.

VASÚTI ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI UTASÍTÁS

Tárgy: a közúti vasutak F.1-F.2. számú jelzési és forgalmi utasításának társasági sajátosságokat tartalmazó kiegészítése – nosztalgia járműtípusokra vonatkozó előírások

I. Az utasítás célja

A közúti vasutak F.1-F.2. számú jelzési és forgalmi utasítását (a továbbiakban: Utasítás) 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.

Az Utasítás társasági sajátosságokat tartalmazó kiegészítéseként jelen utasítással (a továbbiakban: VÜVHU) az egyes nosztalgia járműtípusokra vonatkozóan a következőket rendelem el.

II. A VÜVHU hatálya**1. A VÜVHU személyi hatálya:**

A VÜVHU személyi hatálya kiterjed a forgalmi feladatot ellátó munkakörben dolgozó munkavállalókra, továbbá azon munkavállalókra, akiknek a tevékenysége a forgalom szervezésével, lebonyolításával, biztosításával összefügg, valamint a Társaság alkalmazásában álló, az adott szakterületre érvényes rendelkezési, intézkedési, illetve ellenőrzési joggal rendelkezőkre.

2. A VÜVHU tárgyi hatálya:

A VÜVHU tárgyi hatálya kiterjed a Társaság valamennyi pályahálózatára, telephelyeire, javítótelepjeire.

III. Egyes járműtípusokra vonatkozó előírások

III.1. UV típusú járművek

III.1.1. UV típusú járművek átvétele

III.1.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű külső körüljárása 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 gumi épsége;
- a vonókészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek);
- két motorkocsiból álló szerelvény esetén ellenőrizni kell a két kocsi mechanikus összecsatol állapotán túl, hogy a két motorkocsi között megvan-e a két szakadáskapcsolót összekötő lánc, a vezérlési csatlás, és az erősáramú csatlás. 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;
- a középső ajtó melletti kihajtható létra rögzítettsége;
- a homlokfali utastájékoztató táblák megléte;
- a kocsiszekrény 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 kocsiszekrény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikai állapota is megfelelő, 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 bejárása 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 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, 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 kapcsoló, menetszabályzó, 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 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 az irányváltó kapcsoló, a menetszabályzó, a nyomógombok, kapcsolók, a visszajelző lámpák, műszerek, a vezetőülés vagy az áramszedő nem kezelhető, vagy állapota nem megfelelő, 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

Az „MDLS” kapcsoló bekapcsolása után 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 valamennyi, a szerelvénybe kapcsolt motorkocsi kocsijelzőfülkéjében. 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 a túláram-kapcsoló. 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 4-4,5 bar értékre csökken, a légsűrítő működésbe jön, és a légnyomás értékét 6,5 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 gyorsan veszti a levegőt (a légsűrítő gyakran kapcsol be), és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ha a túláram-kapcsoló 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 ajtók zárt állapotában 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 megjártatjuk az irányváltó hengert, majd az irányváltó kapcsoló „előre” helyzetében a vezérlőkapcsolóval előkészítő (*), majd fék 1 helyzetre kapcsolva meg kell járatni a menet-fék hengert is.

Amennyiben az előzőekben felsorolt berendezések valamelyikének működése – a műszer- és vezetőfülke 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 vezetőfülkevilágítás 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 „RET fék” 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 ismét elindulnia újbóli menetre kapcsolás után, ha ezt megelőzően a „Sínfék” fogantyú alaphelyzetbe került. 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 fékhatása 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 a kocsik összekapcsolt állapota mellett meg kell győződni a pótkocsi és a motorkocsik között elhelyezendő erősáramú-, vezérlési- és szolenoid (csak az egyik motorkocsi és a pótkocsi között kell lennie) csatláskábelek, a légtömlők, 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.
- Még a mozgáspróbát megelőzően meg kell győződni arról, hogy a pótkocsi a kerekes kézfékekkel ne legyen befékezve.
- Szemrevételezni kell a pótkocsi belső berendezéseinek állapotát.
- A pótkocsin az utastéri világítást a napszaknak megfelelően kell működtetni.

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. MUV típusú járművek

III.2.1. MUV típusú járművek átvétele

III.2.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű külső körüljárása 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 gumi épsége;
- a vonókészülék állapota és rögzítettsége;
- 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 esztétikai állapota is megfelelő, 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.2.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése

Az utastér bejárása 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 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, 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.2.1.3. A vezetőfülke szemrevételezése

A vezetőfülkék szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

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

Ha az irányváltó kar, a menetszabályzó, 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.

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

A jármű feszültség alá helyezése előtt a töltőberendezés működése nélkül ellenőrizni kell az akkumulátor feszültségét.

Bekapcsolt utastéri világítás mellett az akkumulátor feszültsége legalább 20V, a jobb oldali pedál segítségével működtethető 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. Ezzel a művelettel egyben a sínfék működéspróba is elvégezhető.

Ezek után engedhető fel az áramszedő, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően, valamint bekapcsolható a túláram-kapcsoló. 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 4 bar értékre csökken, a légsűrítő működésbe jön, és a légnyomás értékét 6,5 bar értékre termeli fel. Ezt a folyamatot a szélvédő felett 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 vesztí a levegőt, és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni. Ha a túláram-kapcsoló nem kezelhető, és a hiba nem hárítható el, a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

III.2.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

A műszerasztalon ki kell próbálni az alábbi berendezéseket.

- az ablaktörlő működése;
- a jármű külső világítása:
 - az irányváltó kapcsoló „0” helyzetében a zárlámpa világít,
 - az irányváltó kapcsoló „Előre” helyzetében az első tompított fényszóró világít,
 - az irányváltó kapcsoló „Előre” helyzetében a távfény kapcsoló „BE”, illetve „KÜRT” állásában a távolsági fényszóró világít;
- 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), indításjelzés adása az ajtók nyitott állapota mellett (az indulásjelző nyomógombjában a visszajelző lámpa világít-e), illetve meg kell győződni arról, hogy az ajtójelzés kialakul-e (az ajtók bezáródását követően az ajtózáró nyomógombban a nyitott ajtóra figyelmeztető lámpa kialszik-e);
- az irányjelző és elakadásjelző működtetése;
- a motoros pályacsengő működtetése a műszerasztalon elhelyezett ütőgombbal;
- a vezetői utastájékoztató a vezetőasztali mikrofonon keresztül;
- a jobb első ajtó kinyitása az „Első ajtó” nyomógombbal;
- a homokszóró működése a bal oldali pedál megnyomásával;
- az irányváltó kapcsolót „előre”, majd „hátra” állásba kapcsolva megjárattjuk az irányváltó hengert, majd az irányváltó kapcsoló „előre” helyzetében a vezérlőkapcsolóval előkészítő (*), majd fék 1 helyzetre kapcsolva meg kell járatni 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.2.1.6. 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”).

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A vezérlőkapcsolóval menetre kell kapcsolni, majd a jármű megmozdulása után – a vezérlőkapcsoló menet tartományban hagyása mellett – működtetni kell a sínféket, és közben meg kell hallgatni, hogy a sínféktörzsek letapadnak-e. A villamost a sínfék működtetésével meg kell állítani, majd a sínfékpedál nyomva tartása 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 pedál 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 fékhatása érezhetően nem alakul ki, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, vinni, illetve – telephelyen kívüli kipróbálás esetén – forgalomban tartani.

III.2.2. Általános rendelkezések

A MUV típusú jármű szóló üzemmódban nem minősül hegyipályás járműnek.

III.3. G típusú jármű (2624)

III.3.1. G típusú jármű átvétele

III.3.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vasúti kerekek, csapágyházak épsége, valamint záró fedél rögzítettsége;
- laprugók, láncszemeinek (hordkarikák) épsége;
- az életmentőkeret épsége;
- sínfék keret csavarjainak megléte, rögzítettsége;
- sínfék és a sín között kellő távolság van, nincs leszakadva;
- a vonó- és ütközőkészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek);
- a lámpatestek és a viszonylatjelzők épsége;
- az áramszedő és az áramszedőkötél épsége;
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége;
- lengő légtömlők rögzítettsége;
- utas felszálló tolóajtók, és zárjainak ellenőrzése, kezelhetősége;
- fel- és leszállást segítő kapaszkodók megléte, rögzítettsége;
- lépcsők használhatósága, épsége;
- homlokfali utastájékoztató táblák megléte;
- a kocsiszekerény épsége, rongálódásmentes állapota;
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a vasúti kerekek, az életmentőkeret, sínfék, a lámpatestek, az áramszedő, a szélvédő ablakok, az utastéri ajtók valamelyike, a vonókészülék, 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 esztétikai állapota is megfelelő, 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.3.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése és átvétele

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- lámpatestek, világításkapcsolók, indításjelző peronválasztó kapcsoló épsége;
- homokszórótartály épsége, feltöltöttsége;
- tolóajtók, pisztolyzárás ajtók ellenőrzése;
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota, az oldalablakok kezelhetősége;
- amennyiben több kocsi áll a szerelvényben közlekedik a kocsi, abban az esetben a szerelvényen lennie kell egy db tartalék csatlórúdnak;
- jegykezelők épsége, kezelhető állapota;
- a tűzoltó készülék megléte, a Társaság mindenkor hatályos tűzvédelmi szabályzatában (jelen VÜVHU hatálybalépésekor a Tűzvédelmi Szabályzat 2015.; a továbbiakban: Tűzvédelmi Szabályzat) foglaltaknak való megfelelése;
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a világítás, vagy a világításkapcsolók valamelyikének működése nem megfelelő, akkor intézkedést kell tenni a hiba javítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő, 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.

III.3.1.3. A vezetőhelyek szemrevételezése és átvétele

A vezetőhelyek szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- túláramkapcsoló, menetkapcsoló, vezetői fékezőszelep, légnyomás mérő műszer, indításjelző nyomógombok, kézifékkerék épsége, Klánovics-féle sínfékkapcsoló kezelhetősége;
- pályacsengő ütőgombjának épsége;
- az áramszedő kezelhetősége;
- légtömlő levegő elzáróváltó ellenőrzése (csatolt járművégen nyitott, a többin elzárt állapotban kell lennie);
- a váltóvas megléte és rögzítettsége;
- az elsősegély-felszerelés megléte.

Ha a túláramkapcsolók, a menetkapcsolók, a fékezőszelepek, a sínfékkapcsoló, vagy az áramszedő nem kezelhető, vagy állapota nem megfelelő, 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.

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

A jármű külső és belső szemrevételezését követően az áramszedő (az irányváltó kapcsolók „0” helyzetében) felengedhető, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően, valamint a túláramkapcsoló bekapcsolható.

III.3.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Az elindulás előtt az alábbiakat ellenőrizni:

- motoros légsűrítő működése (üzemi körülmények között a légsűrítő bekapcsol, ha a levegő nyomása kisebb, mint 4 bar, kikapcsol, ha eléri az 6,5 bar nyomást);
- a jármű külső- és belső világítása:
 - felengedett áramszedő mellett, bekapcsolt világítás esetén a jármű külső- és belső világításának működnie kell;
- pályacsengő működése;
- indításjelző működése;
- a homokszóró működése;
- menetkapcsolók kezelhetősége (a túláramkapcsoló kikapcsolt helyzete mellett) menet és féktartományban;
- fékezőszelepek kezelhetősége annak teljes tartományában;
- kézifék kezelhetőségének ellenőrzése (ha a fék feloldott állapotában a kézifék kerekét jobbra tekerve az 2,5-3 fordulaton megfeszül, a kézifék beállítása megfelelő);

- az utastérben ellenőrizni kell a vészcsengők működését (4db).

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

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

Ellenőrizni kell a kézifék működését:

- A járművet a fent leírtak szerint a kézifékkal teljesen be kell fékezni;
- soros 1. fokozatra kell kapcsolni (soros 1. fokozaton a teljesen behúzott kéziféknek a járművet állva kell tartania, ellenkező esetben a kézifék beállítása nem megfelelő).

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

- A működő (tapadó) sínfékek mellett soros 1. fokozatra kell kapcsolni, a sínfékeknek a járművet állva kell tartania, ellenkező esetben a jármű forgalomba nem mehet).

III.3.1.7. Indulás után ellenőrizni kell

Ellenőrizni kell a villamos biztonsági féket:

Az elindulást követően 8-10 km/h sebességre gyorsítunk, majd menet közben az irányváltó kart 0 pozícióba kapcsolva a járműnek meg kell torpannia.

Ellenőrizni kell a villamosfék működését:

Az elindulást követően ki kell próbálni, hogy a menetkapcsolóval a sebességhez tartozó fékfokozatra kapcsolva kialakul-e a kívánt fékhatás.

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Miután a légsűrítő kellő mennyiségű (3,5 bar nyomású) sűrített levegőt termelt, ki kell próbálni, hogy a vezetői fékezőszelep „Üzemi fék”, illetve „Vészfék” állásában kialakul-e a kívánt fékhatás, továbbá, hogy „0” pozícióba visszamozdítva a fékhatás megmarad-e, illetve, hogy „Előre” tartományba mozdítva a fékhatás megszűnik-e.

III.3.1.8. Kiegészítés a pótkocsi szerelvény átvételéhez

A motor- és a pótkocsi között ellenőrizni kell:

- hogy a két kocsi mechanikus úton össze legyen csatolva;
- a biztonságikötél, vagy lánc megfelelően kerüljön elhelyezésre;
- a légtömítők egymásba legyenek csatlakoztatva;
- szakadlánc megfelelően legyen elhelyezve;
- indításjelző és vészcsengő lengőkábele;
- világítási csatláskábelt.

Pótkocsi fékpróbája:

A motorkocsi fékezőszelepét vészfék állásba fordítjuk, majd ha a légnyomásmérőn további légvesztés nem tapasztalható akkor a pótkocsi biztonsági légtartályát feltöltöttük.

Ezt követően a fékezőszelepet oldás helyzetbe toljuk, így a féket feloldjuk. A fék feloldása után a fékszelep karját zárt állásban kivesszük, és a pótkocsihoz közelebbi vezetőhelyre visszük és lerakjuk a pultra. A kocsiról lelépve a motor- és pótkocsi között lévő szakadás lánc működtetésével meggyőződünk arról, hogy a kinyitott vészcsapon keresztül, a pótkocsi biztonsági légtartályában lévő levegő által a teljes szerelvény befékezésére megtörténtéről (az 5005 pályaszámú pótkocsi esetében a tuskós fék, az 5884 esetében a dobfék csattanó hangjáról, a motorkocsi esetében a dobfék csattanó hangjáról). Az ellenőrzést követően a pótkocsi biztonsági csapját zárt állapotba visszaállítjuk, majd a fékszelepet oldás helyzetbe mozdítva feloldjuk a légfékeket.

A megfékezett állapotban ellenőrizni kell, hogy a csatlakoztatott légtömlőnél nem e fúj ki a levegő, ha igen akkor a féklevegő leoldása után újra kell csatlakoztatni és ismét ki kell próbálni. Amennyiben a hibát nem sikerül elhárítani akkor a járműműszaki szakszolgálat segítségét kell kérni, **forgalomba a szerelvény nem vihető!** Ha a probléma nem oldódik meg, akkor a szerelvényt a motor- és pótkocsik másik végeinek összecsatolásával próbáljuk meg összeállítani!

III.3.2. Általános rendelkezések

A G típusú jármű szóló üzemben hegyipályás járműnek minősül.

III.3.3. Közlekedési korlátozások

A G típusú jármű a teljes budapesti közúti vasúti hálózaton korlátozások nélkül közlekedhet.

III.4. K típusú jármű (2806)

III.4.1. K típusú jármű átvétele

III.4.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vasúti kerekek, csapágyházak épsége, valamint záró fedél rögzítettsége;
- laprugók, láncszemeinek (hordkarikák) épsége;
- fékszerkezet épsége;
- az életmentőkeret épsége;
- sínfék keret csavarjainak megléte, rögzítettsége;
- sínfék és a sín között kellő távolság van, nincs leszakadva;
- motorbiztosítékot tartalmazó szekrény épsége, tartalék biztosítékok (2 db) megléte, (1 db. tartalék biztosítóval a jármű forgalomba vihető);
- a vonó- és ütközőkészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek);
- a lámpatestek és a viszonylatjelzők épsége;
- az áramszedő és az áramszedőkötél épsége, kezelhetősége;
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége;
- lengő légtömlők rögzítettsége;
- utasfelszálló lecsapóajtók épsége, kezelhetősége;
- fel- és leszállást segítő kapaszkodók megléte, rögzítettsége;
- lépcsők használhatósága, épsége;
- homlokfali utastájékoztató táblák megléte;
- a kocsiszekrény épsége, rongálódásmentes állapota;
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a vasúti kerekek, az életmentőkeret, sínfékek, a lámpatestek, az áramszedő, a szélvédő ablakok, az utastéri ajtók valamelyike, a vonókészülék, 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 kocsiszekrény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikai állapota is megfelelő, 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.4.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése és átvétele

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- lámpatestek, világításkapcsolók, indításjelző peronválasztó kapcsoló épsége;
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota, az oldalablakok kezelhetősége;
- amennyiben több kocsi álló szerelvényben közlekedik a kocsi, abban az esetben a szerelvényen lennie kell egy db tartalék csatlórúdnak;
- jegykezelők épsége, kezelhető állapota;
- a tűzoltó készülék megléte, a Tűzvédelmi Szabályzatban foglaltaknak való megfelelése;
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a világítás, vagy a világításkapcsolók valamelyikének működése nem megfelelő, akkor intézkedést kell tenni a hiba javítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő, 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.

III.4.1.3. A vezetőhelyek szemrevételezése és átvétele

A vezetőhelyek szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- homokszórótartály épsége, feltöltöttsége, homokszóró lapát megléte;
- kézikapcsoló, menetkapcsoló, vezetői fékezőszelep, légnyomás mérő műszer, indításjelző nyomógombok, kézifékkerék épsége, Klánovics féle sínfékkapcsoló kezelhetősége;
- pályacsengő ütőgombjának épsége;
- az áramszedő kezelhetősége;
- légtömlő levegő elzáróváltó ellenőrzése (csatolt járművégen nyitott, a többin elzárt állapotban kell lennie);
- a váltóvas megléte és rögzítettsége;
- az elsősegély-felszerelés megléte;
- a peront az utastértől elválasztó ajtók épsége, kezelhetősége.

Ha a kézikapcsolók, a menetkapcsolók, a fékezőszelepek, a sínfékkapcsoló, vagy az áramszedő nem kezelhető, vagy állapota nem megfelelő, 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.

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

A jármű külső és belső szemrevételezését követően az áramszedő (az irányváltó kapcsolók „0” helyzetében) felengedhető, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően.

III.4.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Az elindulás előtt az alábbiakat kell ellenőrizni:

- motoros légsűrítő működése (üzemi körülmények között a légsűrítő bekapcsol, ha a levegő nyomása kisebb, mint 4 bar, kikapcsol, ha eléri az 6,5 bar nyomást);
- a jármű külső- és belső világítása:
 - felengedett áramszedő mellett, bekapcsolt világítás esetén a jármű külső- és belső világításának működnie kell;
- pályacsengő működése;
- indításjelző működése;
- a homokszóró működése;
- menetkapcsolók kezelhetősége (a kézikapcsolók kikapcsolt helyzete mellett) menet és féktartományban, ezt követően a kézikapcsoló bekapcsolható;
- fékezőszelepek kezelhetősége annak teljes tartományában;
- kézifék kezelhetőségének ellenőrzése (ha a fék feloldott állapotában a kézifék kerekét jobbra tekerve az 2,5-3 fordulat után megfeszül, a kézifék beállítása megfelelő);
- az utastérben ellenőrizni kell vészcsengők működését (4db).

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

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

Ellenőrizni kell a kézifék működését:

- A járművet a fent leírtak szerint a kézifékkal teljesen be kell fékezni,
- soros 1. fokozatra kell kapcsolni (soros 1. fokozaton a teljesen behúzott kéziféknek a járművet állva kell tartania, ellenkező esetben a kézifék beállítása nem megfelelő).

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

- A működő (tapadó) sínfékek mellett soros 1. fokozatra kell kapcsolni, a sínfékeknek a járművet állva kell tartania, ellenkező esetben a jármű forgalomba nem mehet).

III.4.1.7. Indulás után ellenőrizni kell

Ellenőrizni kell a villamos biztonsági féket:

Az elindulást követően 8-10 km/h sebességre gyorsítunk, majd menet közben az irányváltó kart 0 pozícióba kapcsolva a járműnek meg kell torpannia.

Ellenőrizni kell a villamosfék működését:

Az elindulást követően ki kell próbálni, hogy a menetkapcsolóval a sebességhez tartozó fékfokozatra kapcsolva kialakul-e a kívánt fékhatás.

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Miután a légsűrítő kellő mennyiségű (3,5 bar nyomású) sűrített levegőt termelt, ki kell próbálni, hogy a vezetői fékezőszelep „Üzemi fék”, illetve „Vészfék” állásában kialakul-e a kívánt fékhatás, továbbá, hogy „0” pozícióba visszamozdítva a fékhatás megmarad-e, illetve, hogy „Előre” tartományba mozdítva a fékhatás megszűnik-e.

III.4.1.8. Kiegészítés a pótkocsi szerelvény átvételéhez

A motor- és a pótkocsi között ellenőrizni kell:

- hogy a két kocsi mechanikus úton össze legyen csatolva;
- a biztonságikötél, vagy lánc megfelelően kerüljön elhelyezésre;
- a légtömlők egymásba legyenek csatlakoztatva;
- szakadlánc megfelelően legyen elhelyezve;
- indításjelző és vészcsengő lengőkábele;
- világítási csatláskábelt.

A pótkocsi utasterének szemrevételezésekor meg kell győződni a kézifékek kezelhetőségéről (a motorkocsi kézifékkal befékezett állapotában, feloldott légfék mellett a pótkocsi kézifékkarját be kell tekerni, a kéziféknek 0,5-1 fordulat után meg kell feszülnie).

A kézifékek kezelhetőségének ellenőrzése után a kéziféket fel kell oldani, tekerőjét, az esetleges utasbalesetek elkerülése érdekében, be kell hajtani.

Pótkocsi fékpróbája:

A motorkocsi fékezőszelepét vészfék állásba fordítjuk, majd ha a légnyomásmérőn további légveszteség nem tapasztalható akkor a pótkocsi biztonsági légtartályát feltöltöttük. Ezt követően a fékezőszelepet oldás helyzetbe toljuk, így a féket feloldjuk. A fék feloldása után a fékszelep karját zárt állásban kivesszük, és a pótkocsihoz közelebbi vezetőhelyre visszük és lerakjuk a pultra. A kocsiról lelépve a motor- és pótkocsi között lévő szakadás lánc működtetésével meggyőződünk arról, hogy a kinyitott vészcsapon keresztül, a pótkocsi biztonsági légtartályában lévő levegő által

a teljes szerelvény befékeződése megtörténtéről (az 5005 pályaszámú pótkocsi esetében a tuskós fék, az 5884 esetében a dobfék csattanó hangjáról, a motorkocsi esetében a féktuskók kerékre szorulásáról). Az ellenőrzést követően a pótkocsi biztonsági csapját zárt állapotba visszaállítjuk, majd a fékszelepet oldás helyzetbe mozdítva feloldjuk a légfékeket.

A megfékezett állapotban ellenőrizni kell, hogy a csatlakoztatott légtömlőnél nem e fúj ki a levegő, ha igen akkor a féklevegő leoldása után újra kell csatlakoztatni és ismét ki kell próbálni. Amennyiben a hibát nem sikerül elhárítani akkor a járműműszaki szakszolgálat segítségét kell kérni, **forgalomba a szerelvény nem vihető!** Ha a probléma nem oldódik meg, akkor a szerelvényt a motor- és pótkocsik másik végeinek összecsatolásával próbáljuk meg összeállítani!

III.4.2. Általános rendelkezések

A K típusú jármű nem minősül hegyipályás járműnek, de mivel el van látva villamos biztonsági fékkel, a hűvösvölgyi vonalon (K2112 számú kitérő és Hűvösvölgy között) közlekedhet.

III.4.3. Közlekedési korlátozások

A K típusú jármű nem közlekedhet a Nagyenyed utcai váltó (K2409) és Farkasrét, Márton Áron tér között.

III.5. L típusú jármű (436)

III.5.1. L típusú járművek átvétele

III.5.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vasúti kerekek, csapágyházak épsége, valamint záró fedél rögzítettsége;
- KNORR- féle légsűrítő épsége, levegőcsövek csatlakoztatása;
- laprugók, láncszemeinek (hordkarikák) épsége;
- fékszerkezet épsége;
- az életmentőkeret épsége;
- a lámpatestek és a viszonylatjelzők épsége;
- az áramszedő és az áramszedőkötél épsége, kezelhetősége;
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége;
- motorbiztosítékot tartalmazó szekrény épsége, tartalék biztosítékok (2 db) megléte, (1 db tartalék biztosítóval a jármű forgalomba vihető);
- a vonó- és ütközőkészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek);
- lengő légtömlők rögzítettsége;
- utasfelszálló lecsapóajtók épsége, kezelhetősége;
- fel- és leszállást segítő kapaszkodók megléte, rögzítettsége;
- lépcsők használhatósága, épsége;
- a homlokfali utastájékoztató táblák megléte;
- a kocsiszekrény épsége, rongálódásmentes állapota;
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a vasúti kerekek, az életmentőkeret, KNORR-légsűrítő, a lámpatestek, az áramszedő, a szélvédő ablakok, az utastéri ajtók valamelyike, a vonókészülék, 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 kocsiszekrény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikai állapota is megfelelő, 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.5.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése és átvétele

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- kalauzcsengő működőképessége;
- lámpatestek, világításkapcsolók épsége;
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota, az oldalablakok kezelhetősége;
- napvédő roletta ellenőrzése;
- amennyiben több kocsiból álló szerelvényben közlekedik a kocsi, abban az esetben a szerelvényen lennie kell egy db tartalék csatlórúdnak;
- a tűzoltó készülék megléte, a Tűzvédelmi Szabályzatban foglaltaknak való megfelelése;
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a jelzőcsengő, a világítás, vagy a világításkapcsolók valamelyikének működése nem megfelelő, akkor intézkedést kell tenni a hiba javítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő, 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.

III.5.1.3.A vezetőhelyek szemrevételezése és átvétele

A vezetőhelyek szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- homokszórotartály épsége, feltöltöttsége, homokszóró lapát megléte;
- kézikapcsoló, menetkapcsoló, vezetői fékezőszelep, légnyomás mérő műszer, kézifékkerék épsége, kezelhetősége;
- pályacsengő ütőgombjának épsége;
- az áramszedő kezelhetősége;
- légtömlő levegő elzáróváltó ellenőrzése (csatolt járművégen nyitott, a többin elzárt állapotban kell lennie);
- a váltóvas megléte és rögzítettsége;
- az elsősegély-felszerelés megléte;
- a peront az utastértől elválasztó ajtók épsége, kezelhetősége.

Ha a kézikapcsolók, a menetkapcsolók, a fékezőszelepek, vagy az áramszedő nem kezelhető, vagy állapota nem megfelelő, 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.

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

A jármű külső és belső szemrevételezését követően az áramszedő (az irányváltó kapcsolók „0” helyzetében) felengedhető, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően, valamint a kézikapcsoló bekapcsolható.

III.5.1.5.Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Az elindulás előtt a vezetőhelyen az alábbiakat kell ellenőrizni:

- a jármű külső- és belső világítása:
 - felengedett áramszedő mellett, bekapcsolt világítás esetén a jármű külső- és belső világításának működnie kell;
- pályacsengő működése;
- a homokszóró működése;
- menetkapcsolók kezelhetősége (a kézikapcsolók kikapcsolt helyzete mellett) menet és féktartományban;
- fékezőszelepek kezelhetősége annak teljes tartományában;
- kézifék kezelhetőségének ellenőrzése (ha a fék feloldott állapotában a kézifék kerekét jobbra tekerve az 2,5-3 fordulaton megfeszül, a kézifék beállítása megfelelő).

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

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

Ellenőrizni kell a kézifék működését:

- A járművet a fent leírtak szerint a kézifékkal teljesen be kell fékezni:
- soros 1. fokozatra kell kapcsolni (soros 1. fokozaton a teljesen behúzott kéziféknek a járművet állva kell tartania, ellenkező esetben a kézifék beállítása nem megfelelő).

III.5.1.7. Indulás után ellenőrizni kell

Ellenőrizni kell a villamosfék működését:

Az elindulást követően ki kell próbálni, hogy a menetkapcsolóval a sebességhez tartozó fékfokozatra kapcsolva kialakul-e a kívánt fékhatás.

Ellenőrizni kell a villamos biztonsági féket:

Az elindulást követően 8-10 km/h sebességre gyorsítunk, majd menet közben az irányváltó kart 0 pozícióba kapcsolva a járműnek meg kell torpannia.

Ellenőrizni kell a légsűrítő működését:

Az elindulást követően folyamatosan figyelni kell a vezetői fékezőszelepen elhelyezett légnyomásmérő segítségével, hogy a kényszermeghajtású légsűrítő megfelelő mértékben termel-e sűrített levegőt. (A nyomáscsökkentő menet közben a sűrítettlevegő nyomását 2-3 bar közötti értéken tartja, amennyiben a sűrített levegő nyomása eléri a 4,5-5 bar értéket, a biztonsági szelep lefúj.)

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Miután a légsűrítő kellő mennyiségű (kb. 1,5 – 2 bar nyomású) sűrített levegőt termelt, ki kell próbálni, hogy a vezetői fékezőszelep „Üzemi fék”, illetve „Vészfék” állásában kialakul-e a kívánt fékhatás, továbbá, hogy „0” pozícióba visszamozdítva a fékhatás megmarad-e, illetve, hogy „Előre” tartományba mozdítva a fékhatás megszűnik-e.

III.5.2. Általános rendelkezések

Az L típusú jármű nem minősül hegyipályás járműnek, de mivel el van látva villamos biztonsági fékkel, a hűvösvölgyi vonalon közlekedhet.

III.5.3. Közlekedési korlátozások

Az L típusú jármű nem közlekedhet a Nagyenyed utcai váltó (K2409) és Farkasrét, Márton Áron tér között.

III.6. S típusú járművek (611 és 1820)

III.6.1. S típusú járművek átvétele

III.6.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vasúti kerekek, csapágyházak épsége, valamint záró fedél rögzítettsége;
- laprugók, láncszemeinek (hordkarikák) épsége;
- fékszerkezet épsége;
- az életmentőkeret épsége;
- a lámpatestek és a viszonylatjelzők épsége;
- az áramszedő és az áramszedőkötél épsége, kezelhetősége;
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége;
- motorbiztosítékot tartalmazó szekrény épsége, tartalék biztosítékok (2 db) megléte, (1 db tartalék biztosítóval a jármű forgalomba vihető);
- a vonó- és ütközőkészülék állapota és rögzítettsége (figyelembe véve, hogy a szerelvényképzésben résztvevő csatlások ne legyenek rögzítettek);
- lengő légtömlők rögzítettsége;
- utasfelszálló kertajtó, téliajtó, vagy lecsapóajtók épsége, kezelhetősége;
- fel- és leszállást segítő kapaszkodók megléte, rögzítettsége;
- lépcsők használhatósága, épsége;
- alvázon lévő ellenállásmezők burkolatai ne lógjanak;
- 1820-as kocsi esetén a homlokfali utastájékoztató táblák megléte;
- a kocsiszekrény épsége, rongálódásmentes állapota;
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a vasúti kerekek, az életmentőkeret, a lámpatestek, az áramszedő, a szélvédő ablakok, az utastéri ajtók valamelyike, a vonókészülék, 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 kocsiszekrény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikai állapota is megfelelő, 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.6.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése és átvétele

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- kalauzcsengő működőképessége;
- lámpatestek, világításkapcsolók épsége;
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota, az oldalablakok kezelhetősége;
- amennyiben több kocsi álló szerelvényben közlekedik a kocsi, abban az esetben a szerelvényen lennie kell egy db tartalék csatlórúdnak;
- a tűzoltó készülék megléte, a Tűzvédelmi Szabályzatban foglaltaknak való megfelelése;
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a jelzőcsengő, a világítás, vagy a világításkapcsolók valamelyikének működése nem megfelelő, akkor intézkedést kell tenni a hiba javítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő, 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.

III.6.1.3. A vezetőhelyek szemrevételezése és átvétele

A vezetőhelyek szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- homokszórótartály épsége, feltöltöttsége, homokszóró lapát megléte;
- kézikapcsoló, menetkapcsoló, vezetői fékezőszelep, légnyomás mérő műszer, kézifékemeltyű épsége, kezelhetősége;
- pályacsengő ütőgombjának épsége;
- az áramszedő kezelhetősége;
- légtömlő levegő elzáróváltó ellenőrzése (csatolt járművégen nyitott, a többin elzárt állapotban kell lennie);
- a váltóvas megléte és rögzítettsége;
- az elsősegély-felszerelés megléte;
- a peront az utastértől elválasztó ajtók épsége, kezelhetősége.

Ha a kézikapcsolók, a menetkapcsolók, a fékezőszelepek, vagy az áramszedő nem kezelhető, vagy állapota nem megfelelő, 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.

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

A jármű külső és belső szemrevételezését követően az áramszedő (az irányváltó kapcsolók „0” helyzetében) felengedhető, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően, valamint a kézikapcsoló bekapcsolható.

III.6.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Az elindulás előtt a vezetőhelyen az alábbiakat kell ellenőrizni:

- a jármű külső- és belső világítása:
 - felengedett áramszedő mellett, bekapcsolt világítás esetén a jármű külső- és belső világításának működnie kell;
- pályacsengő működése;
- a homokszóró működése;
- menetkapcsolók kezelhetősége (a kézikapcsolók kikapcsolt helyzete mellett) menet és féktartományban;
- fékezőszelepek kezelhetősége annak teljes tartományában;
- kézifék kezelhetőségének ellenőrzése (ha az emeltyű közép állás és jobbra teljes kitérés fele között megfeszül akkor jó a beállítás, ha az emeltyű könnyen elhúzható a jobboldali végállásig, a kézifék működése nem megfelelő).

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

III.6.1.6. Indulás előtti ellenőrzés mozgás mellett (mozgáspróba)

Ellenőrizni kell a kézifék működését:

- A járművet a fent leírtak szerint a kézifékkal teljesen be kell fékezni;
- soros 1. fokozatra kell kapcsolni (soros 1. fokozaton a teljesen behúzott kéziféknek a járművet állva kell tartania, ellenkező esetben a kézifék beállítása nem megfelelő).

III.6.1.7. Indulás után ellenőrizni kell

Ellenőrizni kell a villamosfék működését:

Az elindulást követően ki kell próbálni, hogy a menetkapcsolóval a sebességhez tartozó fékfokozatra kapcsolva kialakul-e a kívánt fékhatás.

Ellenőrizni kell a villamos biztonsági féket:

Az elindulást követően 8-10 km/h sebességre gyorsítunk, majd menet közben az irányváltó kart 0 pozícióba kapcsolva a járműnek meg kell torpannia.

Ellenőrizni kell a légsűrítő működését:

Az elindulást követően folyamatosan figyelni kell a vezetői fékezőszelepen elhelyezett légnyomásmérő segítségével, hogy a kényszermeghajtású légsűrítő megfelelő mértékben termel-e sűrített levegőt. (A nyomáscsökkentő menet közben a sűrítettlevegő nyomását 2-3 bar közötti értéken tartja, amennyiben a sűrített levegő nyomása eléri a 4,5-5 bar értéket, a biztonsági szelep lefúj.)

Ellenőrizni kell az üzemi fék működését:

Miután a légsűrítő kellő mennyiségű (kb. 1,5 – 2 bar nyomású) sűrített levegőt termelt, ki kell próbálni, hogy a vezetői fékezőszelep „Üzemi fék”, illetve „Vészfék” állásában kialakul-e a kívánt fékhatás, továbbá, hogy „0” pozícióba visszamozdítva a fékhatás megmarad-e, illetve, hogy „Előre” tartományba mozdítva a fékhatás megszűnik-e.

III.6.1.8. Kiegészítés a pótkocsi szerelvény átvételéhez

A motor- és a pórkocsi között ellenőrizni kell:

- hogy a két kocsi mechanikus úton össze legyen csatolva;
- a biztonságikötél, vagy lánc megfelelően kerüljön elhelyezésre;
- a légtömítők egymásba legyenek csatlakoztatva;
- szakadássalánc megfelelően legyen elhelyezve;
- világítási csatláskábel.

A pótkocsi utasterének szemrevételezésekor meg kell győződni a kézifékek kezelhetőségéről (a motorkocsi kézifékkal befékezett állapotában, feloldott légfék mellett a pótkocsi kézifékarját be kell tekerni, a kéziféknek 0,5-1 fordulat után meg kell feszülnie).

A kézifékek kezelhetőségének ellenőrzése után a kéziféket fel kell oldani, tekerőjét, az esetleges utasbalesetek elkerülése érdekében, be kell hajtani.

Pótkocsi fékpróbája:

A motorkocsi fékezőszelepét vészfék állásba fordítjuk, majd ha a légnyomásmérőn további légvesztés nem tapasztalható akkor a pótkocsi biztonsági légtartályát feltöltöttük. Ezt követően a fékezőszelepet oldás helyzetbe toljuk, így a féket feloldjuk. A fék feloldása után a fékszelep karját zárt állásban kivesszük, és a pótkocsihoz közelebbi vezetőhelyre visszük és lerakjuk a pultra. A kocsiról lelépve a motor- és pótkocsi között lévő szakadás lánc működtetésével meggyőződünk arról, hogy a kinyitott vészcsapon keresztül, a pótkocsi biztonsági légtartályában lévő levegő által a teljes szerelvény befékeződése megtörténtéről (az 5005 pályaszámú pótkocsi esetében a tuskós fék, az 5884 esetében a dobfék csattanó hangjáról, a motorkocsi esetében a féktuskók kerékre

szorulásáról). Az ellenőrzést követően a pótkocsi biztonsági csapját zárt állapotba visszaállítjuk, majd a fékszelepet oldás helyzetbe mozdítva feloldjuk a légfékeket. Mivel az S típusú motorkocsi légsűrítőt a vasúti kerékpár tengelye hajtja, a pótkocsi fékpróbáját akkor kell végrehajtani, amikor a légrendszerben kellő nyomású sűrítettlevegő áll rendelkezésre, olyan helyen, ahol a többi jármű közlekedését a fékpróba lefolytatása nem akadályozza.

A megfékezett állapotban ellenőrizni kell, hogy a csatlakoztatott légtömlőnél nem e fúj ki a levegő, ha igen akkor a féklevegő leoldása után újra kell csatlakoztatni és ismét ki kell próbálni. Amennyiben a hibát nem sikerül elhárítani akkor a járműműszaki szakszolgálat segítségét kell kérni, **forgalomba a szerelvény nem vihető!** Ha a probléma nem oldódik meg, akkor a szerelvényt a motor- és pótkocsik másik végeinek összecsatolásával próbáljuk meg összeállítani!

III.6.2. Általános rendelkezések

Az S típusú jármű nem minősül hegyipályás járműnek, de mivel el van látva villamos biztonsági fékkel, a hűvösvölgyi (K2112 számú kitérő és Hűvösvölgy között) vonalon közlekedhet.

III.6.3. Közlekedési korlátozások

Az S típusú járművek nem közlekedhetnek a Nagyenyed utcai váltó (K2409) és Farkasrét, Márton Áron tér között.

III.7. FVV 1100 típusú jármű (3720)

III.7.1. FVV 1100 típusú jármű átvétele

III.7.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű körüljárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vasúti kerekek, csapágyházak épsége, valamint záró fedél rögzítettsége;
- az életmentőkeret épsége;
- sínfékek ne lógnanak, ne legyenek leszakadva;
- csuklók gumiburkolatának épsége;
- a lámpatestek és a viszonylatjelzők épsége;
- az áramszedő és az áramszedőkötél épsége;
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége;
- rejtett vonókészülékek fedeleinek megléte, rögzített állapota a lökhárítókön;
- utastéri ajtók épsége;
- a kocsiszekrény épsége, rongálódásmentes állapota;
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a vasúti kerekek, az életmentőkeret, a sínfékek, a lámpatestek, az áramszedő, a szélvédő ablakok, az utastéri ajtók valamelyike, a vonókészülék, 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 kocsiszekrény vagy az oldalablakok valamelyike rongálódott, viszont az a jármű biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, valamint a jármű esztétikai állapota is megfelelő, 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.7.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése és átvétele

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- kalauzpult és a rajra lévő kezelőszervek épsége;
- lámpatestek, világításkapcsolók épsége;
- vészjelzők, tolatásjelző épsége;
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota, az oldalablakok nyithatósága, homokszóró tartályok feltöltött állapota;
- a tűzoltó készülék megléte, a Tűzvédelmi Szabályzatban foglaltaknak való megfelelése;
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a kalauzpult, a lámpatestek, vagy a világításkapcsolók valamelyikének állapota nem megfelelő, akkor intézkedést kell tenni a hiba javítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő, 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.

III.7.1.3. A vezetőfülke szemrevételezése és átvétele

A vezetőhely szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- túláramkapcsoló, menetkapcsoló, műszerfal, légnyomás mérő műszer, kézifékgorgattyú épsége, kezelhetősége;
- homoszóró lábkapcsolójának (taposógomb), pályacsengő ütőgombjának épsége;
- az áramszedő kezelhetősége;
- a váltóvas megléte és rögzítettsége (járműhöz speciális kialakított váltóvas tartozik, mely segítségével a rejtett csatlások burkolatát rögzítő csavar kitekerhető);
- az elsősegély-felszerelés megléte;
- az utasteret a vezetőfülkétől elválasztó paraván épsége.

Ha a túláramkapcsoló, a menetkapcsoló, a műszerfal, vagy az áramszedő nem kezelhető, vagy állapota nem megfelelő, 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, 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.

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

A jármű külső és belső szemrevételezését követően, még lehúzott áramszedő mellett be kell kapcsolni az akkumulátor főkapcsolóját (a „C” részben, padló alatt, az „A” részhez közelebbi készülékszekrényben), majd az áramszedő (a légsűrítő kapcsoló kikapcsolt helyzetében, illetve az irányváltó kapcsoló „0” helyzetében) felengedhető, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően.

Mielőtt a légsűrítőt bekapcsoljuk, el kell végezni a menetkapcsoló és a kézifék működéspróbáját:

- menetkapcsoló kezelhetősége (a túláramkapcsoló kikapcsolt helyzete mellett) menet és féktartományban, ezt követően a túláramkapcsoló bekapcsolható;
- ellenőrizni kell a kézifék kezelhetőségét (ha feloldott fékek mellett a forgattyút az óra járásával megegyező irányba forgatva 2-2,5 fordulat után megfeszül, akkor a kézifék beállítása megfelelő);
- betekert kézifék mellett soros első fokozatra kapcsolunk, a kéziféknek a járművet állva kell tartania.

Amennyiben a kézifék működése a fent leírtak szerint nem megfelelő, úgy intézkedést kell tenni a hiba kijavítására. Hibás kézifékkal a jármű forgalomba nem adható, illetve nem vihető.

III.7.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Az elindulás előtt a vezetőfülkében az alábbiakat kell ellenőrizni:

- be kell kapcsolni a légsűrítő kapcsolóját:
 - ekkor a légsűrítő elindul, működését a műszerfalon elhelyezett mérőműszerrel ellenőrizhetjük (a légsűrítőt egy nyomáskapcsoló működteti, bekapcsol, ha a sűrített levegő nyomása 4 bar alá csökken, kikapcsol, ha a sűrített levegő nyomása eléri az 6 bar-t),
 - mivel az akkumulátort töltő dinamót a légsűrítő hajtja meg, amíg a légsűrítő jár, addig a töltés hiányát jelző piros lámpának nem szabad világítania, ha a légsűrítő leáll, a töltés hiányát jelző lámpának világítania kell;
- a jármű külső- és belső világítását:
 - bekapcsolt külső világításkapcsoló (kulcsos BOSCH kapcsoló a műszerfal közepén) a külső világításnak működni kell,

- felengedett áramszedő és bekapcsolt világításkapcsolók mellett a jármű belső- és viszonylatjelző világításának működni kell;
- pályacsengő működését;
- a homokszóró működését (a homokszóró kipróbálását megelőzően működtetni kell a járművön kívül, a homokszóróknál elhelyezett lazító kallantyúkat, hogy az esetlegesen a csőbe betömörödött homokot fellazítsuk);
- műszerfalán lévő kezelőszervek által működtetett berendezések (irányjelző, első ajtó nyitó, összes ajtó nyitó, összes ajtó záró) működésének ellenőrzését;
- ellenőrizni kell, hogy a feloldott rögzítőlégfék mellett, ha a kézifékgorgattyút elkezdjük betekerni, a forgattyú által működtetett mikrokapcsoló által a rögzítőfék befékezi-e a két dobfékkal ellátott tengelyt.

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

Kalauzpult berendezéseinek ellenőrzése:

- a kalauzpultban ellenőrizni kell a fékszelep kapcsoló működését: a kísérő a fékszelep működtetőkarját befékezett állásba fordítja, majd a járművezetőnek soros 2. fokozatra kell kapcsolnia. A rögzítőféknek ilyenkor a járművet állva kell tartania;
- a pultnak van fűtése, mely működő belsővilágítás mellett kapcsolható be;
- ellenőrizni kell az indításjelző, és vészcsengő működését;
- a pulton be kell kapcsolni a tolató kapcsolót, majd a 3. ajtó mellett elhelyezett nyomógomb megnyomásának idejére meg kell szólania az indításjelző berregőknek;
- ki kell próbálni a kalauzpult fölé szerelt kalauzvilágítást;
- ki kell próbálni a hangerősítőt (kalauzpultban elhelyezett lábkapcsoló segítségével működtethető).

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

Ellenőrizni kell a villamosfék működését:

Az elindulást követően ki kell próbálni, hogy a menetkapcsolóval a sebességhez tartozó fékfokozatra kapcsolva kialakul-e a kívánt fékhatás (amennyiben a járműátvétel során nem áll rendelkezésre kellő mennyiségű hely, a próba az elindulást követően az első arra alkalmas helyen elvégezhető).

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A jármű állóhelyzetében a sínfékkapcsoló karját működtetjük, majd menet második fokozatáig kapcsolva a kocsit nem mozdulhat meg. Ebben az esetben a kocsisínfékjeinek működése megfelelő. Amennyiben a próba során a jármű megmozdulna, akkor a kocsisín területén 3 mozgáspróba során sínfékkel állítsuk meg a járművet, hogy az esetlegesen a sínfékekre tapadt szennyeződés eltávozzon a felületükről, ezt követően ismételjük meg a korábbi sínfékpróbát álló helyzetből.

III.7.2. Általános rendelkezések

- Az FVV 1100 típusú jármű csak úgy vehet részt forgalomban, ha a járművezető mellett a járműkísérő is rendelkezik a járműtípusra érvényes típusvizsgával.
- Az FVV 1100 típusú jármű egyirányú közlekedésre alkalmas (egy vezetőfülkével rendelkezik, utastéri ajtók csak a jármű jobb oldalán találhatóak), ezért a bejárando útvonal kiválasztásakor figyelembe kell venni, hogy legyen lehetőség a szerelvény megfordítására, illetve utascserére csak olyan megállóban van lehetőség, ahol az utascsera a menetirány szerinti jobb oldalon történik.

- Az FVV 1100 típusú jármű nem minősül hegyipályás járműtípusnak.

III.7.3. Közlekedési korlátozások

Az FVV 1100 típusú jármű nem közlekedhet:

- az Alkotás utcában, a Déli pályaudvar M és a Budaörsi út / Villányi út megállóhelyek között, illetve a K2409 számú kitérő és Farkasrét, Márton Áron tér között;
- a K2112 számú kitérő (Budagyöngye) és Húvösvölgy között;
- a Lánchíd budai aluljárójában;
- Baross kocsiszín előtt kiépített harmadik, „rozsdás” vágányon az Orczy téri megállóhely és a kocsiszín Fiumei útra nyíló kapuja között.

III.8. FVV 1200 típusú jármű (1233)

III.8.1. FVV 1200 típusú jármű átvétele

III.8.1.1. A jármű külső szemrevételezése

A jármű körüjárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- a vasúti kerekek, csapágyházak épsége, valamint záró fedél rögzítettsége;
- az életmentőkeret épsége;
- sínfékek ne lógjanak, ne legyenek leszakadva;
- csuklók gumiburkolatának épsége;
- a lámpatestek és a viszonylatjelzők épsége;
- az áramszedő és az áramszedőkötél épsége;
- a szélvédő ablakok és az oldalablakok épsége;
- vonó- és ütközőkészülékek épsége;
- utastéri ajtók épsége;
- a kocsiszekerény épsége, rongálódásmentes állapota;
- a pályaszámok megfelelő láthatósága.

Amennyiben a vasúti kerekek, az életmentőkeret, a sínfékek, a lámpatestek, az áramszedő, a szélvédő ablakok, az utastéri ajtók valamelyike, a vonókészülék, 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 esztétikai állapota is megfelelő, 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.8.1.2. A jármű utasterének szemrevételezése és átvétele

Az utastér bejárása során az alábbiak ellenőrizendők:

- kalauzpult és a rajra lévő kezelőszervek épsége;
- lámpatestek, világításkapcsolók épsége;
- vészjelzők, utastéri vészfékkapcsolók épsége;
- az ülések, a kapaszkodók és az oldalablakok állapota, az oldalablakok nyithatósága, homokszóró tartályok feltöltött állapota;
- a tűzoltó készülékek megléte, a Tűzvédelmi Szabályzatban foglaltaknak való megfelelése;
- az utastér általános tisztasága.

Amennyiben a kalauzpult, a lámpatestek, vagy a világításkapcsolók valamelyikének állapota nem megfelelő, akkor intézkedést kell tenni a hiba javítása érdekében. Ha a javításra nem kerül sor, akkor a járművet nem szabad forgalomba adni, illetve vinni.

Ha az ülések, kapaszkodók, oldalablakok állapota, az utastér általános tisztasága nem megfelelő, 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.

III.8.1.3. A vezetőfülke szemrevételezése és átvétele

A vezetőhelyek szemrevételezése során az alábbiak ellenőrizendők:

- túláramkapcsoló, menetkapcsoló, műszerfal, légnyomás mérő műszer, kézfékforgattyú épsége, kezelhetősége;
- a homoszóró és a fénykürt lábkapcsolóinak, a pályacsengő működtetőgombjának épsége;
- az áramszedő kezelhetősége;
- a váltóvas megléte és rögzítettsége;
- az elsősegély-felszerelés megléte;
- az utasteret a vezetőfülkétől elválasztó paraván épsége.

Ha a túláramkapcsoló, a menetkapcsoló, a műszerfal, vagy az áramszedő nem kezelhető, vagy állapota nem megfelelő, 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, 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.

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

A jármű külső és belső szemrevételezését követően, még lehúzott áramszedő mellett be kell kapcsolni az akkumulátor főkapcsolóját (a „B” vezetőfülkében, jobb oldali készülékszekrényben, alul), majd az áramszedő (a légsűrítő kapcsoló kikapcsolt helyzetében, illetve az irányváltó kapcsoló „0” helyzetében) felengedhető, a vonatkozó munkavédelmi előírásnak megfelelően, ekkor az akkumulátortöltő berendezés bekapcsol, a töltéshiányát jelző lámpának ki kell aludnia.

Mielőtt a légsűrítőt bekapcsoljuk, el kell végezni a menetkapcsoló és mindkét kézfék működéspróbáját:

- ellenőrizni kell a menetkapcsolók kezelhetőségét (a túláramkapcsoló kikapcsolt helyzete mellett) menet és féktartományban, ezt követően a túláramkapcsoló bekapcsolható;
- ellenőrizni kell a kézfékek kezelhetőségét (ha feloldott fékek mellett a forgattyút az óra járásával megegyező irányba forgatva 2-2,5 fordulat után megfeszül, akkor a kézfék beállítása megfelelő);
- betekert kézfék mellett soros első fokozatra kapcsolunk, a kézféknek a járművet állva kell tartania.

Amennyiben a kézfék működése a fent leírtak szerint nem megfelelő, úgy intézkedést kell tenni a hiba kijavítására. Hibás kézfékekkel a jármű forgalomba nem adható, illetve nem vihető.

III.8.1.5. Indulás előtti ellenőrzések álló helyzetben

Az elindulás előtt az alábbiakat kell ellenőrizni:

- be kell kapcsolni a légsűrítő kapcsolóját:
 - ekkor a légsűrítő elindul, működését a műszerfalon elhelyezett mérőműszerrel ellenőrizhetjük (a légsűrítőt egy nyomáskapcsoló működteti, bekapcsol, ha a sűrített levegő nyomása 4 bar alá csökken, kikapcsol, ha a sűrített levegő nyomása eléri az 6 bar-t);
- a jármű külső- és belső világítását:
 - felengedett áramszedő és bekapcsolt világításkapcsolók mellett a jármű belső- és viszonylatjelző világításának működni kell,
 - bekapcsolt utastéri világítás mellett ellenőrizzük a zárlámpák működését,
 - bekapcsolt gyengeáramú főkapcsoló mellett ellenőrizzük a vezetőfülkéhez közelebbi fényszóró működését;

- pályacsengő működését;
- a homokszóró működését;
- műszerfalán lévő kezelőszervek által működtetett berendezések (irányjelző, első ajtó nyitó, összes ajtó nyitó, oldalválasztó kapcsoló, indításjelzőt működtető nyomógomb összes ajtó záró) működésének ellenőrzését;
- ellenőrizni kell, hogy a feloldott rögzítőlégfék mellett, ha a kézifékgorgattyút elkezdjük betekerni, a forgattyú által működtetett mikrokapcsoló által a rögzítőfék befékezi-e a két dobfékkal ellátott tengelyt;
- az utastérben ellenőrizni kell a vészcsengők működését.

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

Kalauzpult berendezéseinek ellenőrzése:

- a kalauzpultban ellenőrizni kell a sínfék kapcsoló működését: a kísérő a működteti a sínfék kapcsolót, majd a járművezetőnek soros 2. fokozatra kell kapcsolnia. A sínféknek ilyenkor a járművet állva kell tartania;
- ellenőrizni kell az indításjelző, és vészcsengő működését;
- ki kell próbálni a kalauzpult fölé szerelt kalauzvilágítást;
- ki kell próbálni a hangerősítőt (kalauzpultban a kalauz bal térdénél elhelyezett kapcsolóval).

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

Ellenőrizni kell a villamosfék működését:

Az elindulást követően ki kell próbálni, hogy a menetkapcsolóval a sebességhez tartozó fékfokozatra kapcsolva kialakul-e a kívánt fékhatás (amennyiben a járműátvétel során nem áll rendelkezésre kellő mennyiségű hely, a próba az elindulást követően az első arra alkalmas helyen elvégezhető).

Ellenőrizni kell a sínfék működését:

A jármű állóhelyzetében a sínfékkapcsoló karját működtetjük, majd menet második fokozatáig kapcsolva a kocsit nem mozdulhat meg. Ebben az esetben a kocsit sínfékjeinek működése megfelelő.

Amennyiben a próba során a jármű megmozdulna, akkor a kocsiszín területén 3 mozgáspróba során sínfékkel állítsuk meg a járművet, hogy az esetlegesen a sínfékekre tapadt szennyeződés eltávolozzon a felületükről, ezt követően ismételjük meg a korábbi sínfékpróbát álló helyzetből.

III.8.1.7. Általános rendelkezések

- Az FVV 1200 típusú jármű nem minősül hegyipályás járműtípusnak.

III.8.1.8. Közlekedési korlátozások

Az FVV 1200 típusú jármű nem közlekedhet:

- az Alkotás utcában, a Déli pályaudvar M és a Budaörsi út / Villányi út megállóhelyek között, illetve a K2409 számú kitérő és Farkasrét, Márton Áron tér között;
- a K2112 számú kitérő (Budagyöngye) és Hűvösvölgy között;
- a Lánchíd budai aluljárójában;
- Baross kocsiszín előtt kiépített harmadik, „rozsdás” vágányon az Orczy téri megállóhely és a kocsiszín Fiumei útra nyíló kapuja között.

IV. Rendelkező rész

Jelen VÜVHU-t az Utasítás részeként kell kezelni.

Jelen VÜVHU-ban foglaltakat kimutathatóan az érintett munkavállalók tudomására kell hozni, továbbá saját példánnyal kell a munkavállalókat ellátni, melynek átvételét aláírásukkal igazolni kötelesek.

Határidő: a hatályba lépést követően folyamatosan

Felelős: az érintett szakterületek vezetői

Jelen VÜVHU a Társaság intranet oldalán történő közzététel napján lép hatályba.

Jelen VÜVHU a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság, Villamos Üzemigazgatóság, Villamos Forgalmi Főmérnökség gondozásában jelenik meg.

A VÜVHU-val kapcsolatban felvilágosítást ad a villamos forgalmi előkészítő csoportvezető a +36-20-444-8197-es telefonszámon.

Budapest, 2023. március „30.” napja

Dr. Takács Péter
vezérigazgató-helyettes

