

**SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATOK
SZOLGÁLATI UTASÍTÁSA**

Hatálybalépés időpontja:

2016. február hó 01. nap.

**JÓVÁHAGYTA A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG
(UVH/VF/NS/A/3546/1/2014. SZ. ALATT)**

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK.....	3
1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK.....	11
1.1. AZ UTASÍTÁS HATÁLYA, TARTALMA, KIEGÉSZÍTŐI, KEZELÉSE, ÉS RENDELKEZÉSEINEK ÉRTELMEZÉSE	11
A Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának alkalmazása.....	11
Az utasítás hatálya.....	11
Az utasítás tartalma	11
Kiegészítő Szolgálati Utasítás, Üzemviteli Végrehajtási Utasítás, Végrehajtási Utasítás.....	11
Utasítások ismerete	13
Az utasítás kezelése, előírásainak értelmezése	13
1.2. FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK AZ UTASÍTÁS RENDELKEZÉSEINEK HELYES ÉRTELMEZÉSE SZEMPONTJÁBÓL.....	13
1.2.1. Alátétfa.....	13
1.2.2. Anyavágány (Líravágány)	13
1.2.3. Állomásfőnök.....	14
1.2.4. Belső vasútüzemi tevékenység.....	14
1.2.5. Csatlakozó vasúti pálya.....	14
1.2.6. Elegy.....	14
1.2.7. Féksaru	14
1.2.8. Figyelmeztető jel.....	14
1.2.9. Fordítókorong.....	14
1.2.10. Gépkezelő, fordítókorong, tolópad és kocsimozgató berendezés kezelő.....	14
1.2.11. Hordozható rádió.....	15
1.2.12. Jelzés	15
1.2.13. Kezdőpont, végpont	15
1.2.14. Kiszolgáló vasúti társaság.....	15
1.2.15. Kiszolgáló állomás.....	15
1.2.16. Kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó).....	15
1.2.17. Kiágazási kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó).....	15
1.2.18. Kijárat jelző.....	15
1.2.19. Kocsirendező.....	16
1.2.20. Közforgalmú vasúti pályahálózat.....	16
1.2.21. Mozdony, (vontatójármű).....	16
1.2.22. Mozdonyvezető	16
1.2.23. Mozdony személyzet.....	16
1.2.24. Mozdonyrádió	16
1.2.25. Mobil telefon.....	16
1.2.26. Nyomtávolság.....	16
1.2.27. Összekötő vasúti pálya.....	16
1.2.28. Páros féksaru	17
1.2.29. Rakszelvény	17
1.2.30. Részlegvezető.....	17
1.2.31. Rögzítő saru	17
1.2.32. Sajátcélu vasúti pályahálózat	17
1.2.33. Sajátcélu vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő.....	17

1.2.34. Sajátcélú vasúti pályahálózat használó.....	17
1.2.35. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat (menet).....	18
1.2.36. Sajátcélú vasúti pályahálózat üzemeltetés.....	18
1.2.37. Sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzemének ellátása.....	18
1.2.38. Szabadon tartandó tér.....	18
1.2.39. Tolatásvezető.....	18
1.2.40. Tolópad.....	18
1.2.41. Tolatószemélyzet.....	18
1.2.42. Tolatócsapat.....	18
1.2.43. Tolatás.....	19
1.2.44. Tolatásjelző.....	19
1.2.45. Ütközőbak, földkúp.....	19
1.2.46. Üzemi közlekedési tér.....	19
1.2.47. Úrszelvény.....	19
1.2.48. Vasútüzem-vezető.....	19
1.2.49. Vasútüzem-vezető megbízottja.....	19
1.2.50. Vágány.....	19
1.2.51. Váltókezelő.....	20
1.2.52. Vágánykeresztezés.....	20
1.2.53. Vágányút.....	20
1.2.54. Vágányzár.....	20
1.2.55. Védőváltó.....	20
1.2.56. Vonat.....	20
1.2.57. Vonat eleje.....	20
1.2.58. Vonat vége.....	20
1.3. A VASÚTÜZEM VEZETÉSE.....	21
A vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelmények, feladatai.....	21
Vasútüzem-vezető megbízottjával szemben támasztott követelmények, feladatai.....	21
Részlegvezető feladatai.....	21
1.4. A BELSŐ VASÚTÜZEMI SZOLGÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁG FELTÉTELEI.....	22
Alkalmasság, szakmai követelmény.....	22
Beosztás önálló szolgálattételre.....	22
1.5. SZOLGÁLATI MAGATARTÁS.....	22
Felelősség.....	22
Magatartás a vágányok között.....	23
Rendelkezések adása, vétele.....	24
Ellenőrzési könyv.....	24
Munkavégzés rendkívüli helyzetben.....	24
1.6. VASÚTÜZEMI REND.....	25
Üzemi rend.....	25
Vasútüzemi munkaterület megvilágítása.....	26
Szolgálatra jelentkezés.....	27
Szolgáltatásadás.....	27
Parancskönyv.....	27
1.7. LÉTESÍTMÉNYEK JELÖLÉSE, ANYAGHALMOK ELHELYEZÉSE	
A SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATON.....	28
Szolgálati helyiségek, vágányok számozása.....	28
Anyaghalmok elhelyezése a pálya mentén.....	28
Úrszelvényhiány.....	28
Vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru jelölése.....	29

1.8. SAJÁT VASÚTI JÁRMŰ ÜZEMBEN TARTÁSA, MEGVIZSGÁLÁSA, MEGRAKÁSA.....	29
Saját vasúti jármű üzembentartása, vizsgálata	29
A járművek megrakása.....	30

2. JELZÉSI ELŐÍRÁSOK..... 31

2.1. A JELZŐK, JELZŐESZKÖZÖK, FIGYELMEZTETŐ JELEK ALKALMAZÁSÁRA, A JELZÉSEK RENDELTETÉSÉRE, ADÁSÁRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK	31
Jelzést, továbbá figyelmeztetést adó eszközök és berendezések.....	31
A hallható és a látható jelzések alkalmazása.....	31
A jelzésadás ideje, helye, módja	31
Figyelési kötelezettség	31
Eljárás eltérő értelmű egyidőben adott jelzések, továbbá kétes értelmű jelzések esetén.....	31
A jelzőeszközök kéznél tartása	32
Rálátási távolság.....	32
Szabadlátás korlátozottsága	32
Távolbalátás korlátozottsága.....	32
A jelzők csoportosítása	32
A jelzők jelzőeszközök helye.....	33
A jelzőárbocok színezése	33
Világítás	33
2.2. TOLATÁSI MOZGÁST SZABÁLYOZÓ JELZŐK CSOPORTOSÍTÁSA, ALKALMAZÁSA ÉS A VELÜK ADOTT JELZÉSEKRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	34
Tolatási mozgást szabályozó jelzők	34
Tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők alkalmazása.....	34
Tolatásjelzők	35
2.3. VÁLTÓJELZŐK ÉS JELZÉSEIK	36
Váltójelzők csoportosítása és alkalmazása.....	36
A váltók számozása.....	37
A váltójelzők jelzései	38
A váltók kézi állítókészüléke	42
2.4. A VÁGÁNYZÁRÓ-JELZŐ ÉS JELZÉSEI	43
2.5. VASÚTI JÁRMŰMÉRLEG-JELZŐ.....	44
2.6. MEGÁLLÁS HELYÉNEK MEGJELÖLÉSE.....	45
A Megállás helye-jelző.....	45
2.7. AZ ÚTÁTJÁRÓJELZŐ.....	46
Az útátjárójelző alkalmazása.....	46
2.8. A VASÚTI ÁTJÁRÓ KEZDETE JELZŐ	47
A jelző alkalmazása.....	47
Eljárás „Vasúti átjáró kezdete jelző” „Két-vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete jelző” hiánya esetén	47
2.9. A BIZTONSÁGI HATÁRJELZŐ	48
2.10. A TŰZVESZÉLY JELZŐ.....	48
2.11. A LASSAN BEJÁRANDÓ PÁLYARÉSZEK MEGJELÖLÉSÉRE HASZNÁLT JELZŐK ÉS JELZÉSEIK	49
Értesítés a lassan bejárando pályarészekről.....	49
A lassan bejárando pályarész (vágány) jelzése.....	49
A Lassúmenet előjelző	50
A Lassúmenet eleje jelző.....	51
A Lassúmenet vége jelző.....	51
A jelzők kitűzése és a kitűzés ellenőrzése.....	52

2.12. JÁRHATATLAN PÁLYARÉSZEK FEDEZÉSE	53
Járhatatlan pályarészek fedezése	53
Jelzőeszközök kitűzése a csatlakozó- vagy az összekötő vasúti pályán, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain	54
Fedezési és értesítési kötelezettség.....	55
2.13. MUNKATERÜLETEK FEDEZÉSE A SAJÁTCELÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATON ÉS A CSATLAKOZÓ-, ÖSSZEKÖTŐ VASÚTI PÁLYÁN	56
Munkaterület fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán.....	56
Munkaterület fedezése sajátcélú vasúti pályahálózaton	56
2.14. A TOLATÁS KÖZBEN ALKALMAZHATÓ KÉZI- ÉS HANGJELZÉSEK	58
A kézijelzések alkalmazása	60
2.15. A MOZDONYSZEMÉLYZET HANGJELZÉSEI.....	62
Eljárás, ha a mozdony hangjelzést adó berendezés bizonytalanul működik	63
2.16. JELZÉSEK TOLATÁST VÉGZŐ MOZDONYOKON.....	63
2.17. A JELZŐÖRÖK KÖZÚTI JELZÉSEI	64
2.18. FIGYELEMBE NEM VEENDŐ, ÉRVÉNYTELEN ÉS HASZNÁLHATATLAN JELZŐK ...	65
Figyelembe nem veendő jelzők	65
Érvénytelen jelzők	65
Használhatatlan jelzők.....	66
2.19. FIGYELMEZTETŐ JELEK	67
3. FORGALMI ELŐÍRÁSOK	69
3.1. A VÁLTÓK.....	69
3.1.1. A VÁLTÓK ALKATRÉSZEI.....	69
Az alkatrészek felsorolása	69
Tősínek és csúcssínek.....	69
A csúcssínek szabványos állása.....	69
Feles állás	69
Gyökkötések.....	69
Sínszékek, csúcssínemelő szerkezetek	69
Összekötő rúd (rudak)	69
Csúcssínrögzítő szerkezetek.....	70
Állítószervezetek	70
Váltójelző	70
3.1.2. A VÁLTÓK CSOPORTOSÍTÁSA FORGALOMBIZTONSÁGI SZEMPONTBÓL	70
Csoportosítás	70
Lezárható és le nem zárható váltók	70
Biztosított és nem biztosított váltók	70
3.1.3. SEBESSÉG A VÁLTÓKON	70
3.1.4. A VÁLTÓK GONDOZÁSA	71
3.1.5. A VÁLTÓK SZABVÁNYOS ÁLLÁSA	71
3.1.6. A VÁLTÓK HASZNÁLHATÓSÁGÁNAK ELLENŐRZÉSE FORGALMI SZEMPONTBÓL	71
A használhatóság forgalmi feltételei	71
A használhatóság ellenőrzése	72
A használhatóság ellenőrzése szolgálat átvételekor és ellenőrzések alkalmával	72
A használhatóság ellenőrzése váltóállítás közben.....	72
3.1.7. A VÁLTÓK ÁLLÍTÁSA	72
A váltóállítás ideje.....	72
Váltófelvágás.....	73

3.1.8. VÁLTÓELLENŐRZÉS	74
Alapszabályok	74
3.2. ÚTSOROMPÓ, SOROMPÓKEZELÉS	75
A sorompókezelés általános szabályai	75
Fénysorompó használhatatlansága	75
Jelzőőr (jelzőőrök) alkalmazása	76
3.3. TOLATÓSZOLGÁLAT	76
3.3.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	76
Alapszabályok	76
A tolatás engedélyezése.....	77
Értesítés a tolatás engedélyezéséről	77
A tolatásvezető kijelölése.....	77
A tolatásvezető teendői	77
A tolatásban résztvevők kötelességei.....	79
Átadó-átvevő, vonatfogadó vágány felhasználása	80
Egyidejű tolatások	80
Tolatás személyek felé és át nem tekinthető vágányra.....	82
Tolatás fokozott gonddal tolatandó járművekkel	82
Tolatás javító-, tisztító-, lefejtő-, töltő- stb. vágányokon	82
Tolatás rugós váltón	83
Tolatás vasúti járműmérlegen	83
Tolatás útátjárón.....	84
Mozdonyok mozgásának szabályozása	86
A vágányút beállításának közlése.....	86
Tolatási sebesség.....	87
Járművek fékezése	87
Páros féksaru alkalmazása.....	91
3.3.2. TOLATÁS EMBERI ERŐVEL	91
3.3.3. TOLATÁS MOZDONNYAL (KÖZÚTI-VASÚTI JÁRMŰVEL)	91
A mozdonyok helyzete, mennyisége	91
A mozdonyszemélyzet jelenléte.....	91
A tolatószemélyzet jelenléte.....	92
Mozdonyokra vonatkozó korlátozások	92
A veszélyességi és az óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák.....	92
3.4. TEHERKOCSIK TOLATÁSÁRA VONATKOZÓ TILALMAK ÉS KORLÁTOZÁSOK	
150 MÉTERNÉL KISEBB ÍVSUGARÚ 1435 MM NYOMTÁVOLSÁGÚ VÁGÁNYOKON.....	92
Beállítási korlátozások	92
Besorozási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészen).....	93
Tolatási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészen)	94
Egyéb előírások	94
3.5. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK	95
Kapcsolókészülékek	95
Kapcsolás középütközős önműködő kapcsolókészülékkel	95
Kapcsolás kombinált ütköző- és vonókészülékkel.....	95
Kapcsolás csavarkapoccsal	96
Kapcsolás középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel	97
Kapcsolás merev kapcsolórúddal	97
Kapcsolás rakománnyal.....	98

Szükségkapcsolás	98
Mozdonyok kapcsolása	98
Más alkatrészek kapcsolása.....	98
Eljárás járművek kapcsolásakor	98
3.6. VÉDEKEZÉS JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN	100
Védekezés tolatás közben és tolatás befejezése után	100
Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért.....	102
A megfutamodott járművek megállítása	103
3.7. KOCSISÉRÜLÉSEK	103
Kocsisérülések bejelentése	103
Kisiklott kocsi	103
Törött hordrugójú kocsi.....	104
Sérülési bárcák	104
3.8. MÉRLEGELÉS VASÚTI JÁRMŰMÉRLEGEN	104
Általános előírások.....	104
3.9. LASSÚMENETEK, VÁGÁNYZÁRÁSOK	104
3.9.1. LASSÚMENETEK	104
Intézkedési feladatok	104
3.9.2. VÁGÁNYZÁRAK	105
Alapszabály	105
Előre látott vágányzár.....	105
Előre nem látott vágányzár.....	106
Értesítési kötelezettség	106
Az elzárt pálya fedezése	107
A vágányzár megkezdése, megszüntetése	107
3.10. FELSŐVEZETÉKES VILLAMOS VONTATÁSÚ SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK	108
3.11. TÉLI IDŐSZAKBAN SZÜKSÉGES KÜLÖNLEGES TEENDŐK	108
3.12. TEENDŐK RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ALKALMÁVAL	108
4. GÉPÉSZETI ELŐÍRÁSOK A SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATON MUNKÁT VÉGZŐ VONTATÓJÁRMŰ SZEMÉLYZET RÉSZÉRE	109
4.1 ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	109
Az utasítás hatálya.....	109
A gépészeti előírások ismerete, betartása.....	109
Üzemi Napló	109
A mozdonyok személyzeti betöltése	109
A mozdonyszolgálatra beoszthatóság általános feltételei	109
A közúti-vasúti vontatójárművek személyzetének képesítése	110
Sajátcélú vasúti pályahálózat ismerete	110
A mozdonyszemélyzet típusismerete	110
Rendszeres oktatás és vizsgáztatás.....	110
Szolgálati magatartás, a szabályok betartása.....	110
Figyelési kötelezettség, rendelkezések végrehajtása	111
A vezetőálláson tartózkodás feltételei.....	111
A mozdony ápolása, tisztán tartása	111
Felelősség az üzemanyagok gazdaságos felhasználásáért.....	111

Szerkezeti változtatások, módosítások.....	111
Eljárás a mozdony személyzet szolgálatképességének csökkenése, illetve szolgálatképtelensége esetén.....	111
Jelzőlámpák kezelése.....	111
A mozdonyvezető általános érvényű kötelességei.....	112
Óvórendszabályok.....	112
Mozdonyok mozgása, mozgatása.....	113
A vezetőfülke elhagyása.....	113
A mozdony személyzet tűzvédelmi feladatai.....	113
Tűzoltó készülékek a mozdonyon.....	114
Eljárás mozdonyoknál keletkezett tűz esetén.....	114
A tűzeset jelzése.....	114
Jelentkezés munkavégzésre.....	114
A mozdonyvezető kötelessége jelentkezéskor.....	115
Lejelentkezés szolgálat befejezésekor.....	115
A mozdonyok felkészítése a szolgálatra.....	115
Járművezetői engedély, lámpa, íróeszköz.....	116
Felelősség a mozdony vezetéséért.....	117
Szállítási tilalom.....	117
A mozdony hatósági átvizsgálása.....	117
Veszély észlelése.....	117
A mozdonyok biztonsága.....	117
A kocsisor megindítása.....	117
A mozdony személyzet magatartása tolatás/tartózkodás közben.....	118
Dohányzási tilalom.....	118
A szolgálat befejezése utáni vizsgálat.....	118
Felszerelési tárgyak.....	118
A vontatójárművek kiszerelemmel üzemanyaggal.....	118
4.2. MEGHIBÁSODÁS ESETÉN KÖVETENDŐ ELJÁRÁS.....	119
A mozdony hibájának megszüntetése.....	119
Működési zavar okának vizsgálata.....	119
Mozdonyalkatrészek törése, lazulása.....	119
Hordrugótörés.....	119
Kerékabroncs és tengelytörés.....	119
Elmozdult vagy laza kerékabroncs.....	119
Lengéscsillapító sérülés.....	120
Üzemképtelen vontatómotor szellőző.....	120
Vontatómotor szellőző túláram.....	121
Légsűrítő hibái.....	121
Az akkumulátortöltő hibája.....	121
Tengelyagyolvadás.....	121
Ütközősérülés.....	121
A pályakotró sérülése.....	121
Vonókészülék szakadás.....	121
Fogaskerék házból hallható kattogó, ropogó hang.....	121
Hajtóműház, olajteknő sérülése.....	121
Nagymérvű keréklaposodás.....	121
Homlokablak sérülése, beszakadása.....	122
Eljárás rendkívüli esemény vagy veszélyhelyzet észlelése alkalmából.....	122
Hőnfutás.....	122

Elfagyott alkatrészek kiolvasztása.....	122
Közlekedés behavazott pályán	122
4.3. A DÍZELMOZDONYOK ÜZEMELTETÉSE.....	122
A dízelmozdony üzembe helyezésének feltételei.....	122
Munkavégzés a dízelmozdonyon	123
Beindított dízelmotor felügyelete	124
A dízelmozdonyok működésének üzem közbeni ellenőrzése	124
Menet közbeni irányváltás tilalma	124
A dízelmozdony vizsgálata tolatásmentes időben.....	124
Rendellenességek a dízelmotornál	124
A védelmi berendezések hibái.....	125
Hűtési rendszer hibái	125
Hibák a villamos erőátviteli és segédüzemi rendszerekben	125
Hibák a villamos vezérlési rendszerben	126
Teendők hidraulikus hajtómű meghibásodása esetén	126
Hidraulikus erőátvitelű mozdony vontatása	126
Hidraulikus hajtómű kényszerüzeme	127
Dízelmozdony üzemanyaggal történő ellátása	127
Dízelmozdony beállítása a tárolóhelyre	127
Eljárás fagyveszély esetén.....	128
5. FÉKEZÉSI ELŐÍRÁSOK.....	129
Alapszabály	129
Mozdonyvezető teendői a fékberendezés üzembe helyezésekor.....	129
Kiegészítő vizsgálat tolatószolgálatban.....	129
A vontatójárművek.....	130
kiegészítő fékberendezésének használata.....	130
Az összegyűlt szennyezőanyag eltávolítása	130
Kézifékkal történő tolatás.....	130
A vontatójárművek megfutamodás elleni védelme	131
A mozdony fékhenger löketei	131
Féktuskók jelölése, kopási állapota	132
1.sz. Melléklet	133
KIEGÉSZÍTŐ SZOLGÁLATI UTASÍTÁS TARTALMI	
KÖVETELMÉNYEI.....	133
2.sz. Melléklet	136
VESZÉLYESSÉGI BÁRCÁK.....	136
3.sz. Melléklet	139
JAVÍTÁSI ÉS SÉRÜLÉSI BÁRCÁK.....	139
4.sz. melléklet.....	150
PARANCSKÖNYV.....	150
5. sz. Melléklet	151
ÜZEMI NAPLÓ.....	151

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.1. Az utasítás hatálya, tartalma, kiegészítői, kezelése, és rendelkezéseinek értelmezése

A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának alkalmazása

1.1.1. A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatokon végzett vasútüzemi tevékenység során a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának vonatkozó előírásait kell alkalmazni.

Az utasítás hatálya

1.1.2. A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása (továbbiakban: Utasítás) hatálya kiterjed:

- a) Az országos vasúti pályahálózathoz közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó valamennyi keskeny-, normál- és széles nyomtávolságú sajátcélú vasúti pályahálózatra, kivéve az országos vasúti pályahálózat működtető által üzemeltetett kiszolgáló létesítmények, fűtőházak, vontatási telepek, járműfenntartási- és karbantartási telepek, javítóbázisok, javítóműhelyek, mozdonyszínek vágányhálózatát.
- b) A csatlakozó vasúti pályákra, a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pályákra, az átadó-átvevő vágányokra, ha ezek nem az országos pályahálózat-működtető (a továbbiakban: pályahálózat-működtető) tulajdonában, jogszerű használatában vagy vagyonkezelésében vannak.
- c) A csak belső szállítási célokat szolgáló és feladatokat ellátó vasútüzemre.
- d) Azokra a vállalkozásokra, amelyek a sajátcélú vasúti pályahálózat használóval, valamint a kiszolgáló vasúti társasággal kötött szerződés alapján saját személyzetükkel és eszközeikkel ellátják a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását és a belső vasútüzemi feladatokat.
- e) A sajátcélú vasúti pályahálózat tulajdonosára.
- f) A sajátcélú vasúti pályahálózat használójára (törzshasználó, közös használó, bérlő).

Az utasítás tartalma

1.1.3. Az Utasítás tartalmazza a belső vasútüzemi tolatási mozgások (kocsimozgatások) biztonságos lebonyolításához szükséges szabályokat.

A szabályok a megfelelő helyeken tartalmazzák a normál üzemtől eltérő, valamint a pályahálózat-működtető szolgálati helyeivel való kapcsolattartásra és a kölcsönös tájékoztatásra vonatkozó előírásokat.

Kiegészítő Szolgálati Utasítás, Üzemviteli Végrehajtási Utasítás, Végrehajtási Utasítás

1.1.4. A sajátcélú vasúti pályahálózaton végzendő belső kocsimozgatási tevékenység helyi sajátosságoknak megfelelő végrehajtásának szabályozására Kiegészítő Szolgálati Utasítást (továbbiakban KSZU), a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának végrehajtására Üzemviteli Végrehajtási Utasítást kell készíteni. A KSZU-t a sajátcélú vasúti pályahálózat-használó készíti el és a pályahálózat-működtető területi szolgálati felsőbbbsége hagyja jóvá. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítást a pályahálózat-működtető területi szolgálati felsőbbbsége készíti el és hagyja jóvá. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás készítésébe be kell vonni a sajátcélú vasúti pályahálózat-használót is. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásnak módját szabályozó része a KSZU mellékletét képezi. A KSZU-val el kell látni a pályahálózat-működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egységeit és a sajátcélú vasúti pályahálózat használóját is.

A KSZU tartalmi követelményeit, valamint az abban szabályozandó feladatokat az Utasítás 1.sz. melléklete tartalmazza.

Nem szabad a KSZU-ban:

- a) alapfogalmakat magyarázni;
- b) olyan alapszabályokat ismertetni, amelyeket a dolgozóknak vizsgájukra való felkészülés során kell elsajátítaniuk;
- c) olyan végrehajtási eljárásokat idézni az Utasításból, amelyeket a szolgálati helyen változtatás nélkül végre lehet hajtani;
- d) olyan adatokat rögzíteni, amelyek nem állandó jellegűek.

1.1.4.1. A belső vasútüzemi tevékenységet végző nagyobb sajátcélú vasúti pályahálózat használóit az engedélyező hatóság — sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő alkalmazása mellett — az országos vasúti pályahálózat-működtető vasút F.1. sz. Jelzési Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei előírásainak alkalmazására kötelezheti.

1.1.4.2. Ideiglenes Sajátcélú Vasúti Pályahálózat Végrehajtási Utasításban kell szabályozni a munkavégzést akkor, ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton olyan építési, átalakítási, bontási munkát végeznek, amely nem teszi lehetővé a KSZU-ban, illetve az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban előírtak végrehajtását.

1.1.4.3. A sajátcélú vasúti pályahálózat vágányzatán vagy berendezéseinek bekövetkező változás, az alkalmazható üzemelési módszerek megváltoztatásának szükségessége, vagy a belső vasútüzemi szolgálat átszervezése esetén a KSZU előírásait a sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles módosítani. A szükséges módosításokat csak annak jóváhagyása után és csak akkor szabad hatályba léptetni, ha az érintett munkavállalók elméleti, gyakorlati kiképzése és vizsgáztatása is megtörtént.

Utasítások ismerete

1.1.5. Az Utasítás és a KSZU teljes anyagát ismernie és tudnia kell:

- a) a vasútüzem vezetőjének és megbízottjának,
- b) a részlegvezetőknek.

1.1.5.1. A vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalóknak ismerniük és tudniuk kell:

- a) az Utasítás meghatározott részeit,
- b) a KSZU összes előírását.

A vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalók (járművezetők kivételével) KSZU-ból történő oktatását és vizsgáztatását a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles végezni.

1.1.5.2. Az Utasítás és a KSZU mozdonyvezetőkre vonatkozó előírásai a sajátcélú vasúti pályahálózaton munkát végző valamennyi jármű vezetőjére is érvényesek.

Az utasítás kezelése, előírásainak értelmezése

1.1.6. Belső vasútüzemet lebonyolító sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles az Utasítást a szükséges példányszámban beszerezni és azzal, valamint a KSZU-val a vasútüzem szervezését, lebonyolítását érintő kivonatával a belső vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat kimutatható módon ellátni.

1.1.6.1. Az Utasítás előírásainak értelmezésével kapcsolatos kétely esetén felvilágosításért a jóváhagyó Hatósághoz kell fordulni.

1.2. Fogalom meghatározások az utasítás rendelkezéseinek helyes értelmezése szempontjából

1.2.1. Alátétfa

Álló vasúti járművek elmozdulásának, megfutamodásának megakadályozására szolgáló, a járművek kerekei alá helyezhető vascsővel összefogott két faék.

1.2.2. Anyavágány (Líravágány)

Több párhuzamos vágány összekapcsolása az anyavágányban (líravágányban) fekvő egyszerű kitérőkkel (váltókkal). Az anyavágányban (líravágányban) fekvő egyszerű váltó akkor jelez egyenes irányt, ha a váltó az anyavágányra (líravágányra) vezet.

1.2.3. Állomásfőnök

Egy vagy több állomás (szolgálati hely) — forgalmi szempontból — felelős vezetője. Rendelkezéseit az állomás területén, a nyílt vonalon és vonatokon szolgálatban lévő forgalmi tevékenységet ellátó dolgozók, valamint az állomáson vagy nyílt vonalon foglalkoztatott, a pályahálózat-működtetővel munkaviszonyban nem álló dolgozók egyaránt kötelesek tudomásul venni és azokhoz alkalmazkodni.

1.2.4. Belső vasútüzemi tevékenység

A sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját munkavállalóival és erejével (emberi, gépi) az illetékes hatóság engedélyével, az általa meghatározott területen és mozgó erővel végzett belső vasútüzemi tevékenység.

1.2.5. Csatlakozó vasúti pálya

Az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pálya, amelyhez egynél több sajátcélú vasúti pálya kapcsolódik, illetve egynél több végfelhasználó kiszolgálására alkalmas. (A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat része.)

1.2.6. Elegy

Kiszolgáló vonattal (menettel) továbbítandó vasúti járművek gyűjtő elnevezése.

1.2.7. Féksaru

A gurított (szalasztott) kocsik megállítására használt, saruzásra kiképzett sínszálra helyezhető fékező eszköz.

A 48 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksarukat sárgára, az 54 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksarukat világoskékre, a 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksarukat vörösre kell festeni.

1.2.8. Figyelmeztető jel

Tájékoztató szerepet tölt be, vagy valamely szolgálati ténykedésnek később történő végrehajtására hívja fel a megfigyelésére kötelezett dolgozók figyelmét.

1.2.9. Fordítókorong

Függőleges tengely körül elfordítható hídszerkezet, amely lehetővé teszi a ráállított vasúti jármű egyik vágányról a másikra való átállítását vagy megfordítását.

1.2.10. Gépkezelő, fordítókorong, tolópad és kocsimozgató berendezés kezelő

Fordítókorong, tolópad és a kocsimozgató berendezés kezelését végző munkavállaló.

1.2.11. Hordozható rádió

Olyan értekező berendezés, amely segítségével kapcsolat teremthető a tolatószemélyzet tagjai, a kocsiadat-felvételt végzők, továbbá a KSZU-ban meghatározott munkafolyamatokban résztvevő munkavállalók között.

1.2.12. Jelzés

A vasútüzemben alkalmazott, meghatározott információtartalmú közlési mód. A jelzés parancs, amely utasítást ad a jelzés megfigyelésére kötelezett dolgozónak valamely szolgálati ténykedés, vagy biztonsági intézkedés azonnali végrehajtására.

1.2.13. Kezdőpont, végpont

Ahol a sajátcélú vasúti pályahálózat helyszínrajzán a szelvényezés kezdődik (0+00), ott van az sajátcélú vasúti pálya kezdőpontja, a vágány végén pedig a végpontja. Ennek megfelelően arccal a vágány végpontja felé fordulva a bal kéz felé eső oldal a bal oldal, a jobb kéz felé eső oldal a jobb oldal. A szelvényezés általában a kiágazási váltónál kezdődik. Ha más vágányok is ágaznak ki a sajátcélú vasúti pályából, a szétágazási váltónál kezdődik a kiágazó vágány szelvényezése.

1.2.14. Kiszolgáló vasúti társaság

Az a vállalkozó vasúti társaság, amellyel a sajátcélú vasúti pályahálózatot használó a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálására szerződést köt.

1.2.15. Kiszolgáló állomás

A pályahálózat-működtető azon állomása, ahonnan az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban meghatározott módon a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végzik.

1.2.16. Kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó)

A vágánynak olyan szerkezeti része, amely csúcspontjainak helyzetével lehetővé teszi, hogy a járművek folyamatos mozgással egyik vágányról a másikra áthaladhassanak. A kitérő fő részei: a váltó, a közbenső rész és a keresztezés.

1.2.17. Kiágazási kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó)

A nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatba, vagy a csatlakozó vasúti pályába épített szerkezet, amely lehetővé teszi a vasúti járművek sajátcélú vasúti pályahálózatra történő beállítását.

1.2.18. Kijárat jelző

A kiszolgáló vonatoknak a sajátcélú vasúti pályahálózatról (térközbe, vagy az állomásközbe) történő kihaladását engedélyező vagy megtiltó főjelző.

1.2.19. Kocsirendező

A tolatásvezető vezetése alatt — a mozdony személyzet kivételével — a tolatásban részt vevő, kocsirendezői feladatokat (járműkapcsoló-, mozgató-, megállító stb.) ellátó munkavállaló.

1.2.20. Közforgalmú vasúti pályahálózat

Az előírt műszaki, technológiai (forgalomszabályozás, jelzési rendszer) előírásoknak megfelelő kijelölt vasúti pályahálózat, amelyen azonos feltételekkel, meghirdetett pályahasználati díj megfizetése ellenében, a vasúti vállalkozásoktól független kapacitás-elosztás (menetrend) mellett, bármely vasútvállalat vonatokat (meneteket) közlekedtet.

1.2.21. Mozdony, (vontatójármű)

Vonóerő kifejtésére, vasúti elegy továbbítására és rendezésére alkalmas jármű, amely rendelkezhet utas- vagy poggyásztérrel is.

Mozdonynak kell tekinteni az önjáró munkagépeket is.

A szinkron üzemmódba kapcsolt mozdonyokat vonatközlekedés és tolatás közben egy mozdonynak kell tekinteni.

1.2.22. Mozdonyvezető

Mozdonynak minősített jármű vezetője.

1.2.23. Mozdony személyzet

Mozdonyon szolgálatot végző műszaki dolgozók gyűjtőelnevezése.

1.2.24. Mozdonyrádió

Olyan értekező berendezés, amely összeköttetést biztosít a mozdonyvezető és a tolatásvezető, illetve a végrehajtó szolgálatban résztvevő szolgálati helyek munkavállalói között.

1.2.25. Mobil telefon

Olyan hordozható telefonkészülék, mely összeköttetést biztosít nem vasúti (közcéli) hálózaton keresztül más mobil- és vezetékes telefonokkal.

1.2.26. Nyomtávolság

A vágány két sínszálának egymástól való távolsága. A normál nyomtávolság 1435 mm, az ennél kisebbet keskeny, az ennél nagyobbat széles nyomtávnak nevezzük.

1.2.27. Összekötő vasúti pálya

Az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő, csatlakozó vasúti pályának nem minősülő vasúti pálya.

1.2.28. Páros féksaru

Megfutamodott járművek megállítása céljából a vágány tengelyére merőlegesen a sínszalakra felhelyezhető féksarukból és az azokat összekötő rúdból álló szerkezet. Az így összekötött féksaruk csak belső talp-peremmel rendelkeznek.

1.2.29. Rakszelvény

Az érvényes úrszelvényen belül a járművekkel és rakományokkal elfoglalható térnek a pályára merőleges keresztmetszete.

1.2.30. Részlegvezető

A vasútüzem valamely ágazatának felelős vezetője.

1.2.31. Rögzítő saru

A járművek álló helyzetben történő kapcsolása, illetve az álló járművek megfutamodásának megakadályozása céljából a kerekek alá helyezhető, a szolgálati hely sínrendszerének megfelelő megfutamodást megakadályozó rögzítő eszköz.

A 48 kg/folyóméter, az 54 kg/folyóméter és a 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél egyaránt az 54 kg/folyóméter rendszerű rögzítősarukat kell használni. A rögzítősarukat sárga-kék színezésűre kell festeni.

1.2.32. Sajátcélú vasúti pályahálózat

Állomásból vagy nyílt vonalból kiágazó olyan vasúti pályahálózat, amelyen kizárólag a vasúti pálya és tartozékainak tulajdonosa vagy használója érdekében folyik vasúti közlekedési tevékenység.

A sajátcélú vasúti pályahálózatokat vonattal, vagy tolatási művelettel (menettel) kell kiszolgálni. A kiszolgálás módját az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

1.2.33. Sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő

A közlekedés, továbbá a tolatás irányítója a sajátcélú vasúti pályahálózatban. Szolgálatával kapcsolatos rendelkezéseit a sajátcélú vasúti pályahálózatban, illetve összekötő vasúti pályán és a kiszolgáló vonatokon (meneteken) valamennyi szolgálatot teljesítő munkavállaló köteles tudomásul venni és végrehajtani.

1.2.34. Sajátcélú vasúti pályahálózat használó

A sajátcélú vasúti pályahálózatot használó természetes, vagy jogi személyiségű társaság gyűjtőelnevezése. A sajátcélú vasúti pályahálózat használó lehet:

- tulajdonos,
- törzshasználó (aki a pályahálózat működtető tulajdonában, vagy kezelésében lévő sajátcélú vasúti pályahálózatot használ),

—közös használó, bérlő (aki a tulajdonos hozzájárulásával, vagy a törzshasználó és pályahálózat működtető hozzájárulásával sajátcélú vasúti pályahálózatot vesz igénybe).

1.2.35. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat (menet)

A sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző szolgálati hely és a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatból kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat között közlekedő vonat (menet).

1.2.36. Sajátcélú vasúti pályahálózat üzemeltetés

A vasúti pálya és tartozékai, valamint ezek működéséhez szükséges eszközök üzem- és forgalombiztos állapotban tartása, folyamatos működésének biztosítása és műszaki felügyelete.

1.2.37. Sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzemének ellátása

A sajátcélú vasúti pályahálózat használó vagy megbízottja részéről a sajátcélú vasúti pályahálózaton, vagy a kiszolgáló állomáson a sajátcélú vasúti pályahálózat használó érdekében végzett tolatási, árukezelési tevékenység.

1.2.38. Szabadon tartandó tér

A vágány menti építmények elhelyezésénél figyelembe veendő szelvény.

1.2.39. Tolatásvezető

Tolatási műveletet a helyszínen irányító, vezető, végző és ellenőrző munkavállaló.

1.2.40. Tolópad

A vágánytengellyel párhuzamosan eltolható szerkezet, amely alkalmas a ráállított vasúti jármű másik párhuzamos vágányra történő, átállítására.

1.2.41. Tolatószemélyzet

A tolatásban résztvevő munkavállalók (mozdonyszemélyzet, tolatócsapat, váltóállító, útsorompót kezelő és útátjárót fedező munkavállalók) gyűjtőelnevezése.

1.2.42. Tolatócsapat

A tolatószemélyzet közül a tolatásvezető és kocsirendező(k) gyűjtőelnevezése. A tolatócsapat létszámát a normál üzemi és attól eltérő körülményekre vonatkozóan — jelen utasítás előírásait is figyelembe véve — a KSZU-ban kell meghatározni.

1.2.43. Tolatás

Az indításra, áthaladásra felhatalmazott kiszolgáló vonatok közlekedését kivéve vasúti járművek emberi, vagy gépi erővel vágányon végrehajtott szándékos helyváltoztatása.

1.2.44. Tolatásjelző

Tolatási mozgások szabályozására alkalmazott jelző.

1.2.45. Ütközőbak, földkúp

A vágány végét lezáró szerkezet vagy építmény.

1.2.46. Üzemi közlekedési tér

A munkát végző vagy közlekedő személyek részére szükséges, az elsodrési határon kívüli, vágánytengelyre merőleges keresztmetszeti terület, szélessége 1 m; magassága legalább 2,5 m. Az üzemi közlekedési tereket a vágány egyik oldalán ki kell jelölni és azt még átmenetileg sem szabad elfoglalni.

v km/h	Elsodrési határ (m)	Üzemi közlekedési tér szélének távolsága a vágánytengelytől (m)
< 5	1,80	2,80
6 – 20	2,00	3,00
21 – 40	2,20	3,20

1.2.47. Űrszelvény

A vágány mentén a vasúti járművek és a rajtuk levő rakományok akadálytalan áthaladásához szükséges tér vágánytengelyre merőleges, ívben fekvő vágányoknál sugárirányú keresztmetszete.

1.2.48. Vasútüzem-vezető

A sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemének jogosult és felelős vezetője. A vasútüzemmel kapcsolatos rendelkezéseit a vasútüzemi munkavállalók kötelesek tudomásul venni és azt végrehajtani. Amennyiben nem vasútüzemi munkavállalók a vágányok mellett, fölött, alatt munkát végeznek, a vasútüzem-vezető rendelkezéseit ők is kötelesek tudomásul venni és azt végrehajtani.

1.2.49. Vasútüzem-vezető megbízottja

A vasútüzem-vezető távolléte esetén ellátja a vasútüzem-vezetői feladatokat.

1.2.50. Vágány

Általában ágyazatba fektetett, vasúti járművek részére kialakított pálya, amely sínekből, aljakból és kapcsolószerekből áll.

1.2.51. Váltókezelő

A helyszíni, vagy központi állítású váltók állításával, ellenőrzésével, őrzésével, gondozásával, az esetleges helyhez kötött jelzők és útsorompó kezelésével is megbízható munkavállaló. A felügyeletére bízott váltókat a KSZU-ban kell kijelölni.

1.2.52. Vágánykeresztezés

Azonos, vagy különböző nyomtávolságú vágányok pályaszintben metszik egymást.

1.2.53. Vágányút

Az a vágányrész, amelyen az érkező kiszolgáló vonat (menet) a sajátcélú vasúti pályahálózat vonat (menet) által érintett első váltójától a megállás helyéig, illetve az induló kiszolgáló vonat (menet) az indulás helyétől az utolsó váltó elhagyásáig haladni fog, tolatás közben az a vágányrész, amelyen a tolatás történik.

1.2.54. Vágányzár

A vágányzár a vágány, vagy vágányrész előre látott vagy előre nem látott okból történő időleges kizárása a forgalomból.

1.2.55. Védőváltó

Olyan váltó, amely megfelelő állásban megakadályozza, hogy a kiszolgáló vonat, vagy a tolatás vágányútjába oldalról járművek kerüljenek.

1.2.56. Vonat

Általában a nyílt vonalon történő közlekedés céljából forgalomba helyezett, előírás szerinti jelzőeszközökkel felszerelt, megjelölt olyan szerelvény, melynél működő mozdony, továbbá vonatszemélyzet van.

Forgalmi szempontból vonatként kell kezelni a jelzőeszközökkel felszerelt, megjelölt:

- a) egyedül közlekedő mozdonyt (mozdonyokat),
- b) egyedül vagy pótkocsikkal közlekedő teher-vágánygépkocsikat, önjáró munkagépeket is.

1.2.57. Vonat eleje

A haladási irányt tekintve a vonat első járműve.

1.2.58. Vonat vége

A vonat utolsó járműve.

1.3. A vasútüzem vezetése

A vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelmények, feladatai
--

1.3.1. A sajátcélú vasúti pályahálózat használó a belső vasútüzem megszervezésére, irányítására és ellenőrzésére hatósági vizsgálattal rendelkező vasútüzem-vezetőt köteles megbízni.

Vasútüzem-vezetői beosztásra a sajátcélú vasúti pályahálózat használó csak olyan személyt jelölhet ki, aki a létesítményt, a felmerülő fuvarozási, szállítási igényeket, a műszaki és forgalmi adottságokat kifogástalanul ismeri, továbbá végzettsége, szakképzettsége és rátermettsége alapján alkalmas az egész belső vasútüzemet átfogó szervezési, irányítási és ellenőrzési feladatok ellátására. A vasútüzem-vezetőt más feladattal csak akkor szabad megbízni, ha annak végrehajtása vasútüzem-vezetői feladatának ellátását nem gátolja.

Forduló szolgálat bevezetése esetén a vasútüzem-vezető köteles a szolgálat vezetésére felelős személyt kijelölni. Feladatát, hatáskörét a KSZU-ban kell meghatározni.

Nem kell vasútüzem-vezetőt kijelölni, ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton a sajátcélú vasúti pályahálózat használója (tulajdonosa) belső vasútüzemet nem folytat és erről írásbeli nyilatkozatot ad az engedélyező hatóságnak.

Vasútüzem-vezető megbízottjával szemben támasztott követelmények, feladatai
--

1.3.2. A vasútüzem-vezető szükség szerinti helyettesítése céljából a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a vasútüzem vezetésére alkalmas helyettesítő személyt köteles megbízni.

A vasútüzem-vezetőt helyettesítő személy (megbízott) megbízásánál a vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelményeket kell figyelembe venni.

Részlegvezető feladatai

1.3.3. Nagy kiterjedésű vágányhálózattal rendelkező és több vasúti vontatójárművel vagy egyéb vasúti berendezésekkel üzemelő sajátcélú vasúti pályahálózat használó a helyi követelményeknek megfelelően a vasútüzem közvetlen irányítását forgalmi részlegvezetőkre bízhatja.

A részlegvezetők a részükre írásban meghatározott munkaterületen intézkednek, intézkedéseikért közvetlen felelősséggel a vasútüzem-vezetőnek tartoznak.

1.4. A belső vasútüzemi szolgálatra való alkalmasság feltételei

Alkalmasság, szakmai követelmény

1.4.1. Belső vasútüzemi szolgálatra csak orvosilag alkalmas munkavállaló osztható be.

A munkavállalónak meg kell felelnie a Munka Törvénykönyvében és a munkavédelmi jogszabályokban előírt követelményeknek is.

Az orvosi vizsgálatok rendjét kormányrendelet szabályozza. Közúti vontatójármű vezetőjére közúti forgalomban a KRESZ előírásai érvényesek. Az orvosi vizsgálat eredményét a munkavállaló személyi okmányai között kell megőrizni.

1.4.1.1. Vontatójármű vezetőjének (más jármű gépkezelőjének), továbbá hatósági engedélyben meghatározott egyes gépi berendezés kezelőjének a megfelelő szakképesítést igazoló hatósági vizsgával kell rendelkeznie.

Más munkavállalónak a vontatójárművet, gépi berendezést üzembe helyezni, azzal megindulni, vagy más járművet azzal mozgásba hozni nem szabad.

Beosztás önálló szolgálattételre

1.4.2. Belső vasútüzemi önálló szolgálattételre csak az a munkavállaló osztható be, aki a munkakörére előírt érvényes vizsgával rendelkezik.

A vágányok között, mellett, fölött vagy alatt munkát végző nem vasútüzemi munkavállalókat munkájukkal kapcsolatos személybiztonsági szabályokból munkára beosztásuk előtt a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles kimutathatóan kioktatni és beszámoltatni.

1.5. Szolgálati magatartás

Felelősség

1.5.1. A felelősség a munka végzéséért egyéni. Valamennyi munkavállaló — beosztástól függetlenül — felelős a rábízott munka szabályszerű és biztonságos végzéséért. Felettes vagy felügyeleti személy jelenléte senkit sem mentesít a szolgálattételével járó felelősség alól.

A munkavállalót munkaviszonyával kapcsolatos kötelességének vétkes megszegése esetén fegyelmi, ha abból károsodás is származik, anyagi felelősség is terheli. Mindemellett fennáll büntetőjogi felelőssége is.

Az a munkavállaló, aki veszélyes helyzetet, cselekményt, balesetet, más rendkívüli eseményt, továbbá szabálytalanságot, munkafegyelem sértést, ittasságot, szolgálatvégzésre alkalmatlan állapotot észlel, köteles a helyzet megszüntetése, a veszély elhárítása iránt intézkedni, majd a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának haladéktalanul jelentést tenni.

Szolgálatban lévő munkavállaló saját munkáját — a beosztottakra átruházandó teendők kivételével — mással nem végeztetheti.

1.5.1.1. A munkavállaló köteles a rábízott munka- és jelzőeszközöket használható állapotban tartani, valamint az előírt munkavédelmi eszközöket viselni, használni.

Magatartás a vágányok között

1.5.2. A vágányok mellett, fölött, között szolgálatot végzőknek ügyelniük kell arra, hogy a tolatás illetve a vonatmozgás, továbbá behavazott, jeges vagy fel nem töltött terep és le nem fedett mélyedés ne veszélyeztesse testi épségüket. Nem szabad a sínszálra lépni, ülni, továbbá a váltóknál az elálló csúcssín és a tösín közé lépni. A szolgálati tevékenység végzésén kívül sohasem szabad a járművek alatt, továbbá a járművek közelében az úrszelvényen belül tartózkodni.

Egyenetlen, síkos, jeges vagy botlásveszélyes talajról mozgó járműre fellépni vagy arról lelépni tilos.

1.5.2.1. Ha a szolgálatot végzők közül bárki élet- és testi épséget veszélyeztető helyzetet és állapotot vesz észre, köteles erről a vasútüzemvezetőnek vagy megbízottjának jelentést tenni, aki az általa megállapított vagy a neki jelentett ilyen hiányosságról köteles az érdekelt vasútüzemi dolgozókat azonnal értesíteni, és az illetékes szolgálati ágtól a hiba sürgős megszüntetését kérni.

1.5.2.2. Vágányokon az arra jogosultaknak is csak a kijelölt helyeken és csak akkor szabad átjárniuk, ha az átjáró helyen nincsenek járművek, és az átjárást vonat vagy jármű nem veszélyezteti. Érvényes ez a targoncákra és más közúti járművekre is.

A vágányt keresztező gyalogos közlekedés során az álló járművek között csak akkor szabad áthaladni, ha a járművek (járműcsoport) végei láthatók, és a járműveket megfutamodás ellen biztosították. Ha a járműcsoport végei, vagy a megfutamodás ellen alkalmazott eszközök egyáltalán nem láthatók, a járművek között álló testhelyzetben csak akkor szabad átmenni, ha — az előző feltételeken túlmenően — a járművek között legalább 10 méter távolság van.

Közvetlenül a vonat, vagy a kocsisor mögül történő kilépés után a következő vágány úrszelvényébe lépés előtt meg kell győződni az áthaladás veszélytelenségéről.

1.5.2.3. Átjárásra, az erre a célra kiképzett átjáróhidakat, a járműveken kiképzett fékállásokat, személyszállító kocsiknál a kocsik előterét kell igénybe venni.

Fel- és leszállás előtt a lépcső, a hágsó, kapaszkodó használhatóságáról meg kell győződni.

A tolatási, vonat-előkészítési, jármű karbantartási munkák elvégzésére kötelezett dolgozóknak is csak elkerülhetetlen esetben szabad a vágányon álló jármű alatt átbújni. Átbújás előtt meg kell győződni arról,

hogy az átbújás ideje alatt a járművel vagy járműre nem fognak mozgást végezni.

1.5.2.4. A sajátcélú vasúti pályahálózat (szolgálati hely) területén a dolgozóknak lehetőleg úgy kell a vágányok közé állniuk, hogy egyidőben két mozgásban lévő vonat, tolatási mozgás közé ne kerüljenek. Az a dolgozó, akit két vágány között az elsodrasi határon belül egyszerre két irányból érkező vonat közrefog, köteles azonnal a két vágánnyal párhuzamosan földre feküdni és a vonatok elhaladását így bevárni.

**Rendelkezések adása,
vétele**

1.5.3. Munkavégzés közben a rendelkezéseket, (közleményeket) röviden és érthetően kell adni, és a rendelkezést (közleményt) vevőnek a szöveget értelem szerint vissza kell ismételnie. Távbeszélőn, rádióon történő rendelkezés (közlemény) adásakor az adó és vevő munkavállaló neve bemondásával köteles adni, illetve visszaismételni a rendelkezés (közlemény) szövegét.

A fenti előírások a hangosbeszélőn (rádióon) történő értekezésekre is érvényesek.

Visszamondásra nem alkalmas hangosbeszélőn csak tájékoztató közleményt vagy baleset-elhárítással kapcsolatos rendelkezést szabad adni.

Ellenőrzési könyv

1.5.4. A sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles Sajátcélú vasúti pályahálózat ellenőrzési (szemle) könyvet feltekinteni, amelyben a sajátcélú vasúti pályahálózat használó ellenőrzésére jogosultak a megállapításaikat kötelesek előjegyezni. A megállapításokat a sajátcélú vasúti pályahálózat használó tudomásulvétel végett köteles aláírni. A hiányosságokat a sajátcélú vasúti pályahálózat használónak a bejegyzésben rögzített határidőre meg kell szüntetnie.

Az ellenőrzési könyv borítólapján fel kell tüntetni a sajátcélú vasúti pályahálózat használó nevét, a könyv vezetésének kezdési, illetve a befejezési időpontját.

A vasútüzem-vezető az ellenőrzési könyvet a KSZU-ban meghatározott olyan helyen köteles tartani, hogy az távolléte esetén is hozzáférhető legyen.

**Munkavégzés rendkívüli
helyzetben**

1.5.5. Rendkívüli helyzetben konkrét előírások hiányában is köteles a munkavállaló elvégezni a munkáját úgy, ahogy az megítélése szerint az adott körülmények között a legbiztonságosabb.

1.5.5.1. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat területén az ott szolgálatot végzők közül bárki élet- és testi épséget veszélyeztető helyzetet és állapotot vesz észre, köteles erről a vasútüzem-vezetőnek, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevőnek jelentést tenni. A vasútüzem-vezető, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálat-

tevő az általa megállapított vagy a neki jelentett ilyen hiányosságról köteles a munkavállalókat azonnal értesíteni, ugyanakkor az illetékes szervezeti egységtől a hiba sürgős megszüntetését kérni. A hiba elhárítására a vasútüzem-vezető akkor köteles intézkedni, ha a vágány a sajátcélú vasúti pályahálózat használó tulajdonában, vagy használatában van. A kiszolgáló állomás forgalmi szolgáltattevőjét a hibáról akkor kell értesíteni, ha a vágány a pályahálózat működtető vasúti társaság tulajdonában van, vagy ha a vágányon a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is végeznek tolatást.

1.6. Vasútüzemi rend

Üzemi rend

1.6.1. Sajátcélú vasúti pályahálózatra kiállított vasúti járművön rakodás ideje alatt a rakodást végzők, a jármű mozgásakor pedig a tolatócsapat tagjai tartózkodhatnak. A jármű rakodás előtti vagy a kirakást követő tisztítása, söprése a rakodáshoz kapcsolódó tevékenységnek minősül. A sajátcélú vasúti pályahálózat rakodási helyein, alkalmas helyeken a következő szöveget tartalmazó hirdetményt kell kifüggeszteni: „*Vasútüzemen kívül álló személynek a vasúti jármű fékberendezését feloldani, kerekei alól a megfutamodást megakadályozó eszközöket eltávolítani és a járművet vasútüzemi tolatásvezető jelenléte és vezetése nélkül elmozdítani tilos!*”

A vasútüzemi munkavállalók kötelesek megakadályozni, hogy a vasúti járműveken illetéktelen személyek tartózkodjanak, illetve vasúti járművet mozgásba hozzanak és ezt a vasútüzem-vezetőnek jelenteni. A sajátcélú vasúti pályahálózat használója köteles gondoskodni a vasútüzemi terület belső rendjének, biztonságának kialakításáról és annak biztosításáról. A KSZU-ban kell meghatározni az üzemszünet, illetve a forgalomszüneteltetés után elvégzendő vasútüzemi biztonsági teendőket.

Az üzemi rend biztosítása érdekében a sajátcélú vasúti pályahálózat használója a vasútüzemhez nem tartozó személyeket az alábbiakról köteles tájékoztatni:

- a) Illetéktelen személyek a vágányok között vagy azok közelében nem tartózkodhatnak.
- b) Az üzem érdekében munkát végző nem vasútüzemi munkavállalók kötelesek értesíteni, tájékoztatni a vasútüzemi munkát végzőket az általuk végzett tevékenységről, annak helyéről és előre látható időtartamáról akkor, ha a munkavégzés a vágányok közelében történik.
- c) Gyalogosok vagy közúti járművek csak a kijelölt közlekedési utakat, átjáróhelyeket használhatják, a kijelölt átjáróhelyeket elfoglalni, azokon rakodást végezni a vasútüzem-vezető hozzájárulásával szabad.

1.6.1.1. Tűzrendészeti szempontból előírt körzetben tilos nyílt lángot használni, dohányozni.

1.6.1.2. Nem szabad anyagot, árut, tárgyakat úrszelvényen belül elhelyezni, vagy az üzemi közlekedési teret bármiféle anyag tárolására felhasználni.

1.6.1.3. Burkolatba süllyesztett vágányok között közúti és vasúti járművel egyidejűleg mozgást végezni vagy kezdeményezni nem szabad.

1.6.1.4. A vasútüzemi munkavállalók kötelesek a személy- és munkabiztonságra vonatkozóan elhelyezett figyelmeztető táblákat figyelembe venni.

Vasútüzemi munkaterület megvilágítása
--

1.6.2. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózatot sötétben szolgálják ki, vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó nem megfelelő látási viszonyok között is folytat vasútüzemet, akkor a sajátcélú vasúti pályahálózat használója az alábbi területek megvilágításáról köteles gondoskodni:

- a) kijelölt átjáróhelyek és belső üzemi útátjárók, továbbá az erre figyelmeztető táblák;
- b) tolatási körzetek, illetve tolatásra rendszeresen használt vágányrészek;
- c) rakodási körzetek és vasúti járműmérleg körzete;
- d) rendszeres kocsiatadásra és átvételre szolgáló vágányrészek,
- e) árnyékmentes világítást kell biztosítani azokon a vágányokon, ahol vontató berendezésekkel történik a tolatás, ahol gépi berendezéssel történik a rakodás, valamint tolópadoknál, fordítókorongoknál a tisztítóödröket, vizsgálócsatornákat teljes hosszukban meg kell világítani;
- f) biztonsági szempontból meg kell világítani azokat a helyeket, ahol úrszelvény akadály, vagy az üzemi közlekedési térbe nyúló létesítmény van, amely a kocsimozgatást végzőkre veszélyes lehet (pl. kapu vagy más létesítmény);
- g) sajátcélú vasúti pályahálózat kapuja és az előtte elhelyezett "Megállás-helye jelző" közötti tér, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat kapuja;
- h) sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles kijelölni azt a személyt, aki a szükséges világítóberendezéseket bekapcsolja és világítási zavarok esetén a világítási hálózat karbantartóját értesíti. A világítási zavarokat a vasútüzem-vezetőnek is be kell jelenteni.

Szolgálatra jelentkezés

1.6.3. A vasútüzemi területen foglalkoztatott munkavállalóknak mindenkor az előírt időben, józan és kipihent állapotban kell szolgálatra jelentkezniük. Szolgálatra a vasútüzem-vezetőnél, vagy az általa kijelölt személynél kell jelentkezni. Jelentkezéskor a munkavállalók szolgálat- és munkaképes állapotáról meg kell győződni. A szolgálatképes állapotért elsősorban a munkavállaló a felelős.

1.6.3.1. Biztonságos munkavégzésre alkalmatlannak kell minősíteni a dolgozót, ha alkoholt, vagy kábító hatású szert fogyasztott, vagy állapota akadályozza a biztonságos munkavégzésben.

Biztonságos munkavégzésre alkalmatlan állapotban szolgálatra jelentkező dolgozónak a szolgálatot nem szabad átadni. Ha a dolgozó a szolgálatvégzés során a biztonságos munkavégzésre alkalmatlanná válik, akkor a dolgozót szolgálatban megtérni nem szabad. Mindkét esetben a dolgozót a vasútüzem területéről el kell távolítani.

Szolgálatátadás

1.6.4. A szolgálatba lépő munkavállalókat részletesen tájékoztatni kell a sajátcélú vasúti pályahálózat vágány- és eleyghelyzetéről, a vasúti járművek rakodási helyekre történő beállításának, a rakodási helyeken szükséges kocsicserék sorrendjéről, valamint a már megtett és a szolgálatba lépők részéről megteendő intézkedésekről.

A szolgálatot átvevő munkavállalók figyelmét fel kell hívni a munkavégzést érintő munkabiztonsági előírások betartására.

Folyamatos szolgálat esetén a vontatójármű vezető, a sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő, a tolatásvezető, váltókezelő, a sorompókezelő, a jelzőőr munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók szolgálatot írásban kötelesek átadni, illetve átvenni. Erre a célra átadás-átvételi könyvet kell rendszeresíteni. A szolgálatátadás-átvételnek tartalmaznia kell az átadás-átvétel időpontját, a járműre vagy a körzetre vonatkozó közléseket, értesítéseket, a kezelt berendezések állapotát, a szolgálat zavartalan és biztonságos folytatásához szükséges tudnivalókat, a már megtett és megteendő intézkedéseket. A szolgálatot átvevő személyzet köteles a szolgálatátadás-átvétel során meggyőződni a váltók, berendezések használható állapotáról. Az esetleges szolgálatátadás-átvételkor írásban rögzíteni kell és balesetveszélyes hiányosságokról a vasútüzem-vezetőt (a megbízottját, a részlegvezetőt) azonnal tájékoztatni kell.

Parancskönyv

1.6.5. A vasútüzem-vezető vagy megbízottja a vasútüzemmel kapcsolatos fontos rendelkezéseit — legfeljebb kettő év időtartamra — az érintett munkavállalókkal Parancskönyvben (4.sz. melléklet) köteles közölni. A Parancskönyvet évente 1-es sorszámmal

kell kezdeni. Ha a tárgyév folyamán a Parancskönyv betelt, az érvényben lévő rendelkezéseket a következő Parancskönyv első rendeletében át kell vezetni a rendeletek számának és tárgyának felsorolásával. Ha a vasútüzemi szolgálat ellátásával kapcsolatban Parancskönyvben közölt rendelkezést kettő évnél hosszabb ideig kell érvényben tartani, akkor azt az eredeti rendelkezés érvénytelenítése mellett új parancskönyvi rendelkezés formájában kell az érintett munkavállalókkal közölni. A Parancskönyvet a KSZU-ban kijelölt helyen kell tartani. A munkavállalók a szolgálat átvételekor kötelesek a Parancskönyvben foglaltakat tudomásul venni és aláírni. A Parancskönyv már hatályát veszített rendelkezéseit a vasútüzem-vezető vagy megbízottja áthúzással, a dátum feltüntetésével és aláírásával köteles érvényteleníteni.

1.7. Létesítmények jelölése, anyaghalomok elhelyezése a sajátcélú vasúti pályahálózaton

Szolgálati helyiségek, vágányok számozása

1.7.1. A szolgálati helyiségeket, vágányokat a sajátcélú vasúti pályahálózat kezdőpontjától folyamatosan római számmal, vagy az ABC nagybetűivel kell megjelölni.

A vágányok — a helyi viszonyokat figyelembe véve — arab számmal is számozhatók.

Anyaghalomok elhelyezése a pálya mentén

1.7.2. A pályaépítéshez szükséges vagy a javításnál felhasználandó anyagot a vágány sín-szálain belül úgy kell elhelyezni, hogy az a sínkorona szintje fölé ne emelkedjék és a sínfej belső szélétől az anyag felé 200 mm szabad távolság legyen.

A vágány sín-szálain kívül lévő anyaghalom és a sínfej belső széle között 800 mm távolságnak kell lennie. A halom bármilyen magasságú, de lejtése a vágány felé legfeljebb 45 fokos lehet. Anyagot csak a vágány egyik oldalán szabad elhelyezni.

A tolatószemélyzet által használt közlekedési területen árut, anyagot még átmenetileg sem szabad elhelyezni.

Űrszelvényhiány

1.7.3. Ha az űrszelvényre előírt távolságok nincsenek meg, űrszelvényhiányról beszélünk. Az űrszelvény hiányára a munkavállalók figyelmét fel kell hívni és azt az előírt módon jelölni kell. A megjelölés a helyhez kötött létesítményekre vonatkozik. Árut, anyagot úgy kirakni, vagy berakásra előkészíteni, hogy űrszelvényhiány keletkezzék, vagy a tolatószemélyzet biztonságos mozgása legalább a vágány egyik oldalán ne legyen biztosított, nem szabad.

1.7.3.1. Űrszelvényhiányos vágányrészre történő tolatás megkezdése előtt meg kell mérni a járművet, rakományt, hogy azok tolatáskor nem

sérülhetnek-e meg, a tárgyakban, létesítményekben kárt nem okoznak-e, és a tolatásvezetőnek részletesen kell rendelkeznie a tennivalókra. A járműmozgatás ilyen helyen csak lassan, óvatosan történhet. Az ott tartózkodó személyeket a tolatás tartamára el kell távolítani.

**Vágányzáró sorompó,
kisiklasztó saru jelölése**

1.7.4. A vágányzáró sorompó és a kisiklasztó saru olyan védelmi berendezés, amely megakadályozza, hogy a vasúti járművek az országos vasúti pályahálózat vágányaira, nagyobb lejtésű vágányra, vagy olyan vágányra jussanak, ahol más járművet, különleges rakodást, vagy járműjavítást veszélyeztethetnek.

A vágányzáró sorompó kulcsát VS, a kisiklasztó saru kulcsát KS jelzéssel és a kezdő-, illetve végpontnak megfelelő arab számmal kell megjelölni. Abban az esetben, ha vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru váltóval van szerkezeti függésben, akkor a számozásuk megegyezik a hozzájuk tartozó váltó számozásával. A védelmi berendezések másodkulcsait a váltózár másodkulcsokkal együtt kell őrizni.

1.7.4.1. Ha a vágányzáró sorompót és kisiklasztó sarut zárszerkezettel szerelték fel, a berendezések mindkét helyzetükben zárhatóak és a hozzájuk tartozó váltó zárszerkezetével függésben vannak. Rendszerint először a védelmi berendezések zárszerkezetét kell kinyitni és nyitott állapotban zárni, majd az így felszabaduló zárkulccsal a váltó zárszerkezetét kinyitni. A lezárás fordított sorrendben történik.

1.7.4.2. A sajátcélú vasúti pályahálózat kiágazásánál lévő védelmi berendezések kulcsát a pályahálózat-működtető vasúti társaság, a sajátcélú vasúti pályahálózat belső területén szükséges védelmi berendezések kulcsát általában a pályahálózat működtető, országos vasúti pályahálózatot nem érintő, de egyéb biztonsági okból szükséges védelmi berendezések kulcsát a sajátcélú vasúti pályahálózat használó által kijelölt munkavállaló köteles őrizni. A védelmi berendezések kulcsát — ha biztonsági okokból szükséges, — készülékben kell elzárni. Váltózár kulcsok, védelmi berendezések kulcsának őrzésére, helyére vonatkozóan a KSZU-ban kell rendelkezni.

Védelmi berendezések szabványos állása a vágányt elzáró állás.

1.8. Saját vasúti jármű üzemben tartása, megvizsgálása, megrakása

**Saját vasúti jármű
üzembentartása, vizsgálata**

1.8.1. Saját vasúti járművet belső használatra az üzemeltető csak akkor tarthat üzemben, ha az megfelel a vasúti szabványoknak és a jármű jellegtervét, műszaki leírását az engedélyező hatóság felülvizsgálta, üzemét engedélyezte és a járművön nincsenek olyan hiányosságok, sérülések, amelyek balesetet okozhatnak, vagy a vágányzatot megrongálhatják. Meghibásodott,

üzemveszélyes, hiányos járműveket a belső vasútüzemben nem szabad használni.

1.8.1.1. A vállalkozó vasúti társaságok által rakodási célra átadott járműveket az átadás keretében meg kell vizsgálni, hogy vannak-e olyan hiányosságok a járműveken, amelyek miatt azokat nem szabad tolatni vagy megrakni.

A felmerült hiányosságokról a vasútüzem-vezetőt tájékoztatni kell. A vállalkozó vasúti társaság által átadott sérült, vagy rakodásra alkalmatlan járművek esetében fel kell venni a kapcsolatot a kiszolgáló állomással és a továbbiakban az állomás döntése szerint kell eljárni. A saját járműveket helyreállításig félre kell állítani. A követendő eljárásra a vasútüzem-vezető köteles intézkedni. Általában azonos eljárást kell alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózat használó tulajdonában lévő vontatójárművekkel és járműmozgató berendezésekkel is.

A járművek megrakása

1.8.2. A sajátcélú vasúti pályahálózaton a rakodási helyeket ki kell jelölni. Csak olyan vágányrészek jelölhetők ki rakodásra, amelyek vízszintesben, vagy legfeljebb 2,5%-ig terjedő lejtésben vannak. Összekötő vasúti vágányrészen, átjáróhelyeken rakodni általában nem szabad. Tilos a rakodás a sajátcélú vasúti pályahálózat olyan pályarészein, ahol a lejtési viszony 2,5%-nál nagyobb, vagy más kedvezőtlen körülmények veszélyeztetik a rakodás biztonságos végzését, hacsak a különleges rakodási feltételek megadásával a pályahálózat-működtető vasúti társaság engedélyt nem adott. Az engedélyben a pályahálózat-működtető közli a kiállítás, a járművek biztonságos rögzítésének és őrzésének a feltételeit, és a munkavédelmi előírásokat.

1.8.2.1. Rendkívüli küldemények, nehéz árudarabok berakására és továbbítására még a berakás előtt a pályahálózat-működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egységének engedélyét meg kell kérni. Ilyen küldemények rakodására, rögzítésére, bemérésére vonatkozó előírásokat a KSZU-ban kell szabályozni. A rendkívüli küldemény méreteinek, tömegének ismeretében a pályahálózat-működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egysége még a rakodás megkezdése előtt nyilatkozik, hogy a küldeménnyel megrakott kocsit a sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját gépi erejével mozgathatja-e.

1.8.2.2. Tűzveszélyes, továbbá robbanásveszélyes áruk rakodásakor a hatósági és a vállalati előírásokat be kell tartani, valamint a tűz- és munkavédelmi előírások megtartását ellenőrizni kell.

Rendszeresen ellenőrizni kell a tűzvédelemre utaló figyelmeztető táblák meglétét, a dohányzási és a nyílt láng használatára vonatkozó tilalom betartását.

1.8.2.3. A járművek kirakásával és megrakásával kapcsolatos rakodási előírásokra, rakszelvényen túlnyúló küldemények, nehéz árudarabok továbbbításával kapcsolatos előírásokra adott esetben a sajátcélu vasúti pályahálózatot kiszolgáló állomás ad részletes felvilágosítást.

2. JELZÉSI ELŐÍRÁSOK

2.1. A jelzők, jelzőeszközök, figyelmeztető jelek alkalmazására, a jelzések rendeltetésére, adására vonatkozó előírások

Jelzést, továbbá figyelmeztetést adó eszközök és berendezések

2.1.1. A vasúti jelzések adhatók helyhez kötött és hordozható jelzőkkel, valamint a járműveken alkalmazott berendezésekkel, továbbá hordozható jelzőeszközökkel, a figyelmeztetések, pedig ugyanilyen figyelmeztető jelekkel.

A hallható és a látható jelzések alkalmazása

2.1.2. A fényjelzőkkel, valamint a fényviszszaverős kialakítású alakjelzőkkel adott jelzéseket, továbbá a hallható jelzéseket nappal és sötétben azonos módon kell adni.

A látható jelzések közül a nappal alkalmazandókat általában virradattól alkonyatig, a sötétben alkalmazandókat, pedig alkonyattól virradatig kell adni. Ha a távolbalátás korlátozott nappal is a sötétben alkalmazandó látható jelzéseket kell adni.

A jelzésadás ideje, helye, módja

2.1.3. A jelzéseket a végrehajtáshoz szükséges időben, az Utasításban meghatározott helyen, módon és egyértelműen kell adni.

Kézi jelzőeszkőzzel történő jelzésadáskor a jelzést a test elejével és arccal a mozdonyvezető felé fordulva kell adni. Ettől a szabálytól csak tolatás közben és mozgó járműveken történő jelzésadáskor, továbbá vonatindító jelzőeszkőzzel történő felhatalmazáskor szabad eltérni, az Utasításban részletesen szabályozott módon.

Figyelési kötelezettség

2.1.4. A kiszolgáló vonat közlekedése vagy tolatás közben adott jelzést folyamatosan figyelni kell, mert a jelzés időközben rendkívüli ok vagy veszélyelhárítás miatt megváltozhat.

Eljárás eltérő értelmű egyidőben adott jelzések, továbbá kétes értelmű jelzések esetén

2.1.5. Egyidőben adott, de eltérő értelmű jelzéseket aggályosnak kell minősíteni és közülük a forgalom biztonsága szempontjából a fontosabbat kell figyelembe venni. Ha az eltérő értelmű egyidőben adott jelzéseket utasítás szerint adják, a jelzéseket az Utasításban meghatározott értelemmel kell tudomásul venni.

Ha valamely jelzés értelmezése során a legkisebb kétely merül fel, az alábbiak szerint kell eljárni:

- kétes előjelzés esetén fel kell készülni a megállásra,
- más kétes jelzés esetén a kiszolgáló vonatot és a tolatási mozgást a helyzet tisztázásáig meg kell állítani, álló helyzetből nem szabad elindulni.

**A jelzőeszközök
kéznél tartása**

2.1.6. A dolgozók a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközöket tolatás közben állandóan, kiszolgáló vonat közlekedése közben szükség esetén maguknál, közlekedési és tolatási szünetekben pedig könnyen hozzáférhető helyen kötelesek tartani. A vasútüzem-vezető és a jelzőeszközt használó vagy tároló munkavállaló felelős azért, hogy a jelzőeszközök, valamint az azokhoz szükséges anyagok kellő mennyiségben, előírt helyen és használható állapotban mindig rendelkezésre álljanak.

Rálátási távolság

2.1.7. Az a távolság, amely a vasúti pályára engedélyezett sebességtől függően, a mozdonyról, vezérlőkocsiról a jelző biztonságos megfigyeléséhez szükséges.

A főjelzőket úgy kell elhelyezni, hogy jelzéseik a mozdonyról, vezérlőkocsiról folyamatosan láthatók legyenek a vasúti pályára engedélyezett, km/h-ban kifejezett sebesség tízszeresének 1/3 részével egyenlő, méterben mért távolságból, de legalább 200 m-től.

Más jelzőket — a tolatás-, gurítás- és váltójelzők, valamint a biztonsági határjelző kivételével — úgy kell elhelyezni, hogy a mozdonyról, vezérlőkocsiról legalább 200 m-től kezdve folyamatosan láthatók legyenek.

**Szabadlátás
korlátozottsága**

2.1.8. A szabadlátás akkor korlátozott, ha a napszaknak megfelelő jelzéseket terepviszonyok, építmények (épület, terepalakulat, növényzet stb.) miatt nem lehet a kiszolgáló vonatról a rálátási távolságból, tolatásnál a mozgás szabályozásához szükséges távolságból folyamatosan látni.

**Távolbalátás
korlátozottsága**

2.1.9. A távolbalátás akkor korlátozott, ha a napszaknak megfelelő jelzéseket időjárási ok (köd, sűrű havazás, hófúvás, porfelhő stb.) miatt nem lehet legalább 200 méterről biztosan látni.

A jelzők csoportosítása

2.1.10. Forgalmi szempontból megkülönböztetünk főjelzőket, előjelzőket, ismétlőjelzőket, tolatási mozgást szabályozó jelzőket és egyéb jelzőket.

2.1.10.1. Aszerint, hogy a jelzők mivel fejezik ki jelzéseiket, megkülönböztetünk fényjelzőket és alakjelzőket.

A fényjelzők nappal és sötétben egyaránt fénnel (fényekkel), az alakjelzők nappal jelzést adó alkatrészükkel (alkatrészeikkel), sötétben, —

ha ezen fejezet a megfelelő helyen másképpen nem rendelkezik — fény-nyel (fényekkel) fejezik ki jelzéseiket.

2.1.10.2. A jelzők biztosítottságuk szerint lehetnek:

- biztosított jelzők és,
- nem biztosított jelzők.

A jelzők jelzőeszközök helye

2.1.11. A jelzők, a jelzőeszközök és a figyelmeztető jelek helyét a sajátcélú vasúti pályahálózat létesítését, használatbavételét engedélyező hatóság az engedélyezési eljárás során határozza meg. A jelzőket, jelzőeszközöket és a figyelmeztető jeleket — a menet irányát tekintve — általában a vágány jobb oldalán helyezik el.

A jelzőárbcok színezése

2.1.12. A bejárati és a kijárati jelző árboca vörös-fehér sávozású. A tolatásjelzővel egyesített fény főjelző árboca vörös-fehér sávozású és a fehér sávot közepén rézsútos irányú keskeny kék sáv szakítja meg (1. ábra). Az ilyen jelzőárbcot azt jelzi, hogy a jelző vörös fénye a vonatokra és a tolatási mozgásokra egyaránt érvényes.

2.1.12.1. A biztosított tolatásjelzők árboca kék-fehér sávozású (3. ábra).

A nem biztosított tolatásjelzők árbcán a kék sávok közepét fehér sáv szakítja meg. Ezek a jelzők csak a tolatási mozgásokra érvényesek.

Biztosított tolatásjelzőket azzal a váltószámmal és a váltóhoz viszonyított helyzetét jelölő "E", "J" vagy "B" betűvel kell jelölni, amely váltó mellett állnak. Az "E" betű a váltó csúcsa előtt, a "J" betű a váltó jobbra terelő vágánya, a "B" betű a váltó balra terelő vágánya mellett való elhelyezkedésre utal.

A nem biztosított tolatásjelzőket "T" betűvel és folytatólagosan arab számmal kell megjelölni.

Világítás

2.1.13. A tolatásjelzők és a jelzőeszközök lámpáit sötétben, — ha a távolbalátás korlátozott, nappal is — csak a tolatás előtt kell kivilágítani, s ha tolatási szünet alakul ki: a lámpákat el szabad oltani, de a jelzőket, — ha szükséges — a kellő időben ismét ki kell világítani. A kézi jelzőeszközök lámpáit csak a tolatás idejére kell kivilágítani.

2.1.13.1. A jelzők kivilágítását a helyzetnek megfelelően — a kiszolgáló állomással történő egyeztetés után — a vasútüzem-vezető a KSZU-ban szabályozza.

2.1.13.2. Az alakjelzőkön lévő valamennyi lámpát az előírt időben ki kell világítani.

2.1.13.3. A jelzők a jelzőeszközök kivilágításáért a vasútüzem-vezető által kijelölt munkavállaló a felelős.

2.2. Tolatási mozgást szabályozó jelzők csoportosítása, alkalmazása és a velük adott jelzésekre vonatkozó általános rendelkezések

Tolatási mozgást szabályozó jelzők

2.2.1. A tolatási mozgást szabályozó jelzők rendeltetésük szerint lehetnek:

- tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők,
- tolatásjelzők.

Tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők alkalmazása

2.2.2. A tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonatok közlekedésének szabályozásán kívül a tolatási mozgásokra is érvényes jelzéseket adnak.

Valamennyi tolatásjelzővel egyesített fény főjelző vörös fénye a jelzőn túli vágányrészen megtiltja a kiszolgáló vonatok közlekedését és a tolatási mozgásokat is.

2.2.2.1. A főlapon lévő, kiszolgáló vonatok közlekedését engedélyező jelzések a tolató egységek részére „Tilos a tolatás!” parancsot adnak.

2.2.2.2. A tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők „Tilos a tolatás!” jelzése azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás a jelzőig, „Szabad a tolatás” jelzése pedig azt, hogy az engedélyezett tolatás a jelzőn túli vágányrészen is végezhető.

2.2.2.3. Tolatásjelzővel egyesített fény főjelző tolatási mozgásokra vonatkozó jelzései:

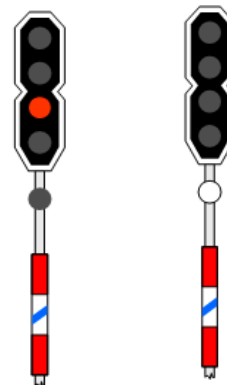
2.2.2.3.1. Tilos a tolatás!

Egy vörös fény a főlapon (1. ábra).

2.2.2.3.2. Szabad a tolatás.

A főlap sötét, alatta külön jelzőlapon egy fehér fény (2. ábra).

A főlapon egy fény sem világít, ez a kiszolgáló vonatok részére továbbhaladást megtiltó jelzés.



1. ábra

2. ábra

Tolatásjelzők

2.2.3. A tolatásjelzők jelzést adó szerkezetük (kialakításuk) és biztosítottságuk szerint csoportosíthatók.

2.2.3.1. A tolatásjelzők jelzést adó szerkezetük (kialakításuk) szerint lehetnek:

- fényjelzők és
- alakjelzők.

A fény tolatásjelzőknek van árbocos és törpe változata is.

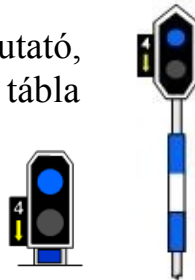
2.2.3.2. A tolatásjelzők biztosítottságuk szerint lehetnek:

- biztosítottak és
- nem biztosítottak.

Az alak tolatásjelzők nem biztosítottak.

Biztosított tolatásjelzők olyan helyeken vannak, ahol a biztosítóbe-
rendezés lezárt vágányúton történő tolatást tesz lehetővé.

2.2.3.3. A biztosított tolatásjelzők jelzőlapját lefelé mutató, fényvisszaverős kialakítású, citromsárga nyíllal ellátott tábla egészítheti ki, amely a tolatószemélyzet részére azt jelzi, hogy a tolatásjelző „Tilos a tolatás!” jelzése esetén nem szabad a tolatásjelzőig felhúzni.



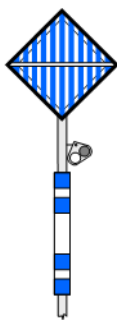
3. ábra

2.2.3.4. A tolatásjelzők jelzései:

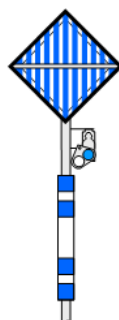
2.2.3.4.1. Tilos a tolatás!

Nappal csúcsára állított négyszögletes tárcsa kék lapjával a vágányra merőleges helyzetben, sötétben (fényjelzőn nappal is) egy kék fény (3-8. ábra).

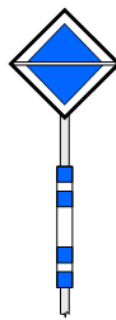
A tolatásjelző „Tilos a tolatás!” jelzése azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás csak a tolatásjelzőig végezhető.



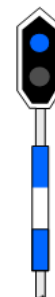
4. ábra



5. ábra



6. ábra



7. ábra



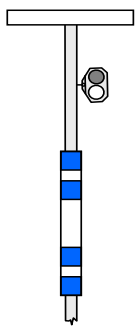
8. ábra

2.2.3.4.2. Szabad a tolatás!

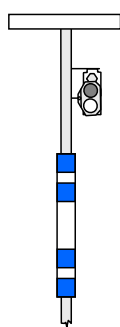
Nappal a tárcsa vízszintes helyzetben, sötétben (fényjelzőn nappal is) egy fehér fény (9-13. ábra).

A tolatásjelzők „Szabad a tolatás” jelzése engedélyezi:

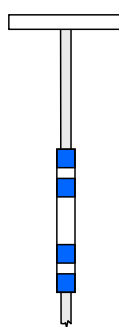
- a tolatási mozgást a tolatásjelzőn túli vágányszakaszon is, jelen utasításban előírtak feltételek mellett,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló menet közlekedését,
- a vasúti járműmérlegen alkalmazott tolatásjelzőn, a vasúti járműmérlegre történő ráhaladást.



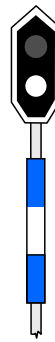
9. ábra



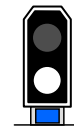
10. ábra



11. ábra



12. ábra



13. ábra

2.3. Váltójelzők és jelzéseik

Váltójelzők csoportosítása és alkalmazása

2.3.1. A váltók állásának (terelési irányának) jelzésére váltójelző alkalmazható.

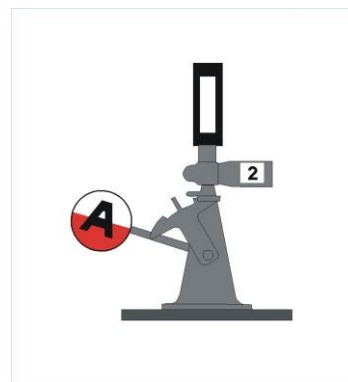
2.3.1.1. A váltójelző lehet:

- ábralemezes (14. sz. ábra) és
- forgólapos (15. sz. ábra)

kialakítású.



14. ábra



15. ábra

2.3.1.2. Az ábralemezkes váltójelzőnek van kivilágítható (16. ábra) és fényvisszaverős kialakítású változata.



16. ábra

2.3.1.3. A forgólapos váltójelző nem kivilágítható (17. sz. ábra), van fényvisszaverős kialakítású (18. sz. ábra) változata is.



17. ábra



18. ábra

2.3.1.4. A váltójelzőket a helyi viszonyoktól függően ki kell világítani, vagy fényvisszaverős kivitelben kell készíteni.

A rugós váltó váltójelzője fényvisszaverős kialakítású.

A váltók számozása

2.3.2. A váltókat váltószámmal kell megjelölni.

2.3.2.1. A váltókat a sajátcélú vasúti pályahálózaton a kezdőpont felől folytatólagosan arab számmal kell számozni.

2.3.2.2. Átszelési váltók száma mellett „a” betű jelzi a váltó váltószámozás kezdete felé, „b” betű pedig az ellenkező irány felé eső végét.

2.3.2.3. Csatlakozó vasúti pályából kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat vagy sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő vágány kiágazási váltóit római/arab számmal (I/1, II/1) folytatólagosan kell számozni.

A kiágazási váltók után lévő váltókon a kiágazási váltón alkalmazott római szám mellett az arab számokat folytatólagosan kell alkalmazni (I/2, I/3, X/2).

2.3.2.4. A váltószámozás fényvisszaverős kialakítású is lehet. A fényvisszaverős kialakítású váltójelzős váltóknál, fényvisszaverős kialakítású váltószámozást kell alkalmazni.

2.3.2.5. A váltószámozás feltüntetésének módjai:

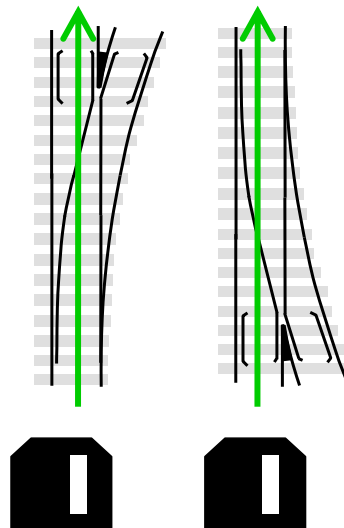
- váltójelzővel rendelkező váltónál a váltójelzőn,
- váltójelző nélküli, váltóállító állvánnyal rendelkező váltónál a váltóállványon,
- váltójelző, illetve váltóállító állvány nélküli egyszerű váltónál a váltójelző helyén, átszelési váltónál az állítókészüléken vagy annak helyén.

A váltójelzők jelzései

2.3.3. Az egyszerű és átszelési váltók állását (terelési irányát) a váltójelzők jelzik.

2.3.3.1. Az egyszerű váltó jelzései:**2.3.3.1.1. A váltó csúccsal és gyökkel szemben haladó menet részére is egyenes irányban áll.**

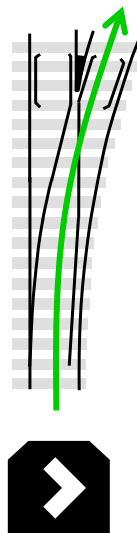
Fekete mezőben függőleges helyzetű fehér téglalap (19. ábra).



19. ábra

2.3.3.1.2. A váltó csúccsal szemben haladó menet részére kitérő irányban áll.

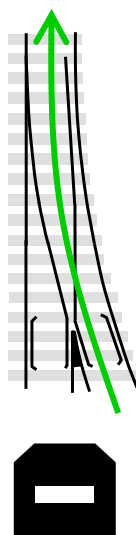
Fekete mezőben fehér nyíl, melynek hegye a kitérés irányát jelzi (20. ábra).



20. ábra

2.3.3.1.3. A váltó gyökkel szemben haladó menet részére kitérő irányban áll.

Fekete mezőben vízszintes helyzetű fehér téglalap (21. ábra).

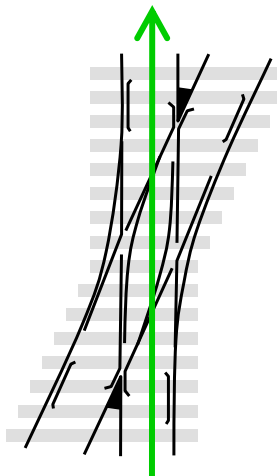


21. ábra

2.3.3.2. Átszelési váltók jelzései:

2.3.3.2.1. A váltó főirányból, főirányba áll.

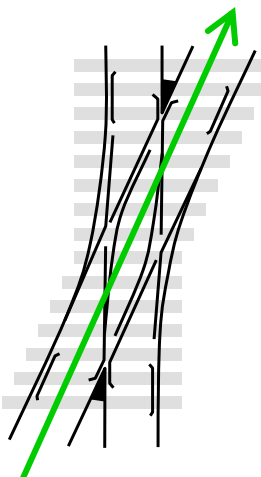
Fekete mezőben, felső részén csúcsban végződő, függőleges helyzetű fehér téglalap (22. ábra).



22. ábra

2.3.3.2.2. A váltó mellékirányból, mellékirányba áll.

Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, ferde helyzetű fehér téglalap (23. ábra).



23. ábra

2.3.3.2.3. A váltó főirányból, mellékirányba áll.

Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, közepén megtört fehér téglalap (24. ábra).

A jelzési kép függőleges része a főirányt, rézsútos része a mellékirányt jelzi.



24. ábra

2.3.3.2.4. A váltó mellékirányból, főirányba áll.

Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, közepén megtört fehér téglalap (25. ábra).

A jelzési kép függőleges része a főirányt, rézsútos része a mellékirányt jelzi.



25. ábra

2.3.3.3. Az egyszerű váltó jelzője azt jelzi, hogy a váltó a haladó járművet vagy kiszolgáló vonatot (menetet) az egyenes, illetve a kitérő irányba fogja vezetni.

2.3.3.4. Egyes egyszerű íves váltóknak nincsen egyenes irányuk. Ezek a váltók mind a két állásban terelnek. Egyszerű íves váltók jelzője akkor jelez egyenes irányt, ha a váltó a forgalombiztonság szempontjából a fontosabb irányba áll.

2.3.3.5. Anyavágányban (líravágányban) fekvő egyszerű váltó akkor jelez egyenes irányt, ha a váltó az anyavágányra vezet.

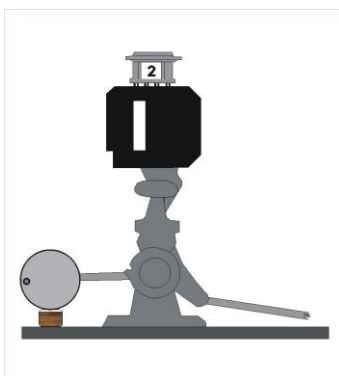
2.3.3.6. Az átmenő fővágányban fekvő átszelési váltóknál az átmenő fővágány irányával megegyező és ezzel párhuzamos irány a főirány, ezt az irányt rézsútosan keresztező másik egyenes irány a mellékirány. Az átmenő fővágánnyal nem párhuzamos vágánycsoportban fekvő átszelési váltóknál azt az irányt kell főiránynak tekinteni, amelyik a két vágánycsoportot összekötő vágány egyenes folytatását képezi, vagy ezzel párhuzamos.

A váltók kézi állítókészüléke

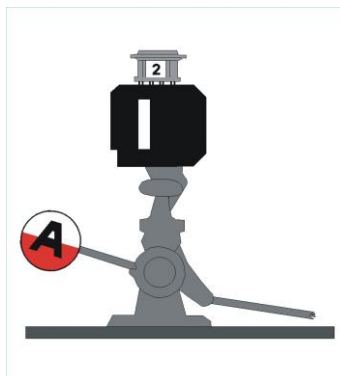
2.3.4. A váltók kézi állítókészülékének (ellensúlyának) színezés szerinti csoportosítása:

2.3.4.1. A központi állítású váltók kézi állító készüléke (ellensúlya) — ha van — szürke színű (26. ábra).

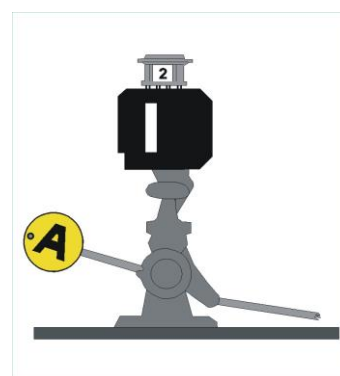
2.3.4.2. A helyszíni állítású váltók kézi állító készüléke (ellensúlya) fehér-vörös színezésű. Ha az ellensúly fehér színű része felül van, akkor a váltó egyenes (27. ábra), ha alul van, akkor a váltó kitérő irányba áll.



26. ábra



27. ábra



28. ábra

2.3.4.3. A rugós váltók kézi állítókészüléke (ellensúlya) sárga színű, melynek helyzete mindig a váltójelző, és nem a váltó állásának felel meg (28. ábra).

2.3.4.4. A helyszíni állítású és a rugós váltók kézi állító készülékének (ellensúlyának) mindkét oldalán fekete nagy „A” betű van.

Az álló helyzetű „A” betű a váltók szabványos állását jelzi.

2.4. A Vágányzáró-jelző és jelzései

2.4.1. A Vágányzáró-jelző szükség esetén mindkét irány felé jelzést adó, helyhez kötött jelző, melynek van kivilágítható és fényvisszaverős kialakítású változata is.

2.4.2. Alkalmazása fordítókorongokon, tolópadokon kötelező.

2.4.3. Kisiklasztó saruk, zártuskók és vágányzáró sorompók mellett, továbbá csonkavágányok végén csak akkor kell alkalmazni, ha azok felé sötétben tolatás történik, és a tér nincs kellően megvilágítva.

2.4.4. A Vágányzáró-jelző jelzései:

2.4.4.1. Megállj!

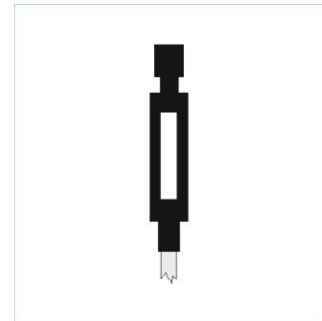
Feketeszegélyes kör alakú fehér mezőben vízszintes fekete sáv (29. ábra)



29. ábra

2.4.4.2. Szabad

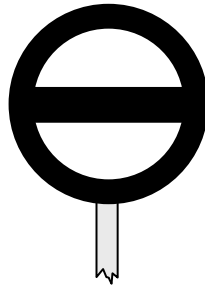
Fekete mezőben függőleges fehér téglalap (30. ábra).



30. ábra

2.4.4.3. A Vágányzáró-jelző „Szabad” jelzése azt jelzi, hogy a fedezett helyen el szabad haladni, mert a fordítókorongot, a tolópadot a menet részére megfelelő helyzetben rögzítették, illetve a kisiklasztó sarut, a zártuskót, a vágányzáró sorompót a vágányról eltávolították.

2.4.4.4. Csonkavágányok végén a vágányzáró-jelzőnek csak a „Megállj!” jelzést adó változata van (31. ábra).



31. ábra

2.5. Vasúti járműmérleg-jelző

2.5.1. A vasúti járműmérleg-jelző mind a két irány felé jelzést adó alakjelző. Azt jelzi, hogy rá szabad-e haladni a mérlegre, illetve szabad-e rajta mozgást végezni vagy sem.

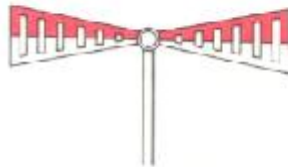
2.5.2. Vasúti járműmérleg-jelző jelzései:

2.5.2.2. Megállj!

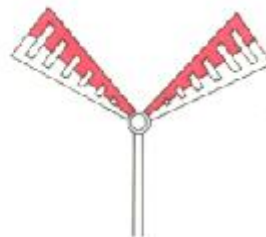
Nappal és sötétben egyaránt egy jelzőkar az árboctól jobbra, egy pedig balra vízszintesen (32. ábra).

2.5.2.3. Szabad

Nappal és sötétben egyaránt egy jelzőkar az árboctól jobbra, egy pedig balra rézsútosan fölfelé (33. ábra).



32. ábra



33. ábra

2.5.2.4. A jelzőt sötétben szükség esetén meg kell világítani.

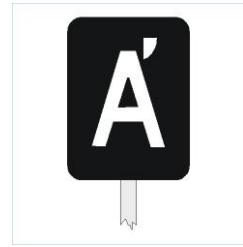
2.5.2.5. A vasúti járműmérlegén történő tolatási mozgások szabályozására alkalmazott fény tolatásjelző mindkét irány felé ad jelzést, melynek fehér fénye azt jelzi, hogy a vasúti járműmérlegre rá szabad haladni, kék fénye pedig azt, hogy nem.

2.6. Megállás helyének megjelölése

A Megállás helye-jelző

2.6.1. Négyszögletes fekete tárcsán fehér nagy Á betű (34. ábra). A Megállás helye-jelző általában helyhez kötött, de van hordozható változata is.

A jelző fényvisszaverős kialakítású.

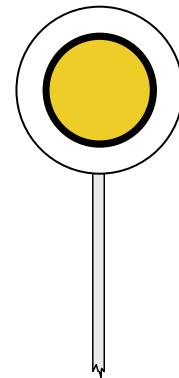


34. ábra

2.6.1.2. Megállás helye-jelzőt kell alkalmazni:

- a) sajtécélú vasúti pályahálózatokon, csatlakozó, összekötő vasúti pályán a fedezendő útátjárók előtt az útátjárót fedező dolgozó le szállása céljából,
- b) ipartelepek kapuja előtt a kapu nyitása vagy más fedezendő pont előtt fedezés céljából,
- c) fénysorompóval felszerelt nyíltvonali útátjáró előtt azon vágány mellett — az útátjáró fedezése vagy a fénysorompó kezelése céljából, — amelyen a vágányzár idejére a vonatérzékelést kikapcsolták.

2.6.1.3. A Megállás helye-jelzőt a fedezendő pont előtt 20 méterre kell felállítani. A 2.6.1.2. pont a), b), c) alpontjaiban felsorolt esetekben alkalmazott Megállás-helye jelző előtt 200 méter távolságra a Megállj-jelző előjelzőjét kell elhelyezni (35. ábra).



35. ábra

2.6.1.4. A Megállj-jelző előjelzőjének jelzése:

2.6.1.4.1. Fékezést megkezdeni! A fékút végén Megállj! jelzés van.

2.6.1.4.2. A Megállás helye-jelző előtt a kiszolgáló vonattal (menettel), járművekkal meg kell állni. Megállás után csak akkor szabad elindulni, ha a fedezendő pontot fedezték, az ipartelep kapuját kinyitották, a fénysorompót kezelték és engedélyt adtak az el-, illetve áthaladásra. A mozdonyvezető a sebességet a Megállj! jelző előjelzőjétől úgy köteles szabályozni, hogy a Megállás helye-jelző előtt meg tudjon állni.

Tolt vonaton (menetnél) menet közben a tolatásvezető vagy az általa kijelölt kocsirendező a haladás irányának megfelelő első jármű biztonságos tartózkodásra és jelzésadásra alkalmas helyén köteles szolgálatot végezni és a „Megállj! jelző” előjelzőjétől kezdve kézi jelzőeszközzel állandóan „Lassan” jelzést, majd kellő időben „Megállj!” jelzést köteles adni.

A jelzéseket a többi jelzést adó munkavállaló úgy köteles továbbítani, hogy azokat a mozdony személyzet kétséget kizáróan láthassa.

2.7. Az útátjárójelző

Az útátjárójelző alkalmazása

2.7.1. A vasúti átjárók előtt útátjárójelzőt kell elhelyezni. Az útátjárójelzőt az útátjárótól számított 5V (pályasebesség ötszöröse) méterben mért távolságra kell elhelyezni.

2.7.1.1. Az útátjárójelző fehér-vörös sávozású, álló téglalap alakú tábla (36. ábra).



36. ábra



37. ábra

2.7.1.2. Az útátjárójelző középső részére, az útátjáró helyére utaló szelvény számot kell elhelyezni. A szelvény számot fehér téglalap alakú táblán, fekete arab szám jelzi. A vonat által vezérelt fénysorompóval felszerelt nyíltvonali útátjárók előtt elhelyezett útátjárójelző felső részére, fénysorompóra figyelmeztető jel (fehér alapon, fekete félhold alatt vörös pont) van elhelyezve (36-37. ábra).

2.7.1.3. Az útátjárójelző fokozott figyelésre hívja fel a mozdonyvezető figyelmét. Mellette „Figyelj!” jelzést csak akkor kell adni, ha adását személy, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.

2.7.1.4. Az útátjárójelző fényvisszaverős kialakítású.

2.7.1.5. Nem kell külön útátjárójelzőt elhelyezni:

- sajátcélú vasúti pályahálózatokon lévő, útsorompóval fel nem szerelt útátjárók előtt, melyeket jelzőőrrel kell fedezni;

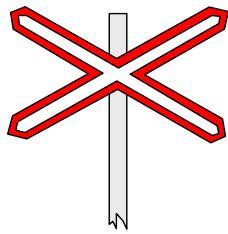
— sajátcélú vasúti pályahálózatokon lévő, a kiszolgáló vonat (menet) személyzete által helyből kezelt, útsorompóval felszerelt útátjárók előtt.

2.7.1.6. Az útátjárójelzőket az útátjárók előtt mindkét irányban el kell helyezni. A sajátcélú vasúti pályahálózat belső útátjáróinál az útátjárójelzők elhagyását a hatóság engedélyezheti.

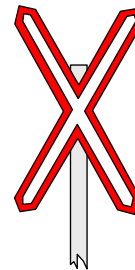
2.8. A Vasúti átjáró kezdete jelző

A jelző alkalmazása

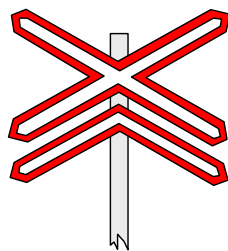
2.8.1. A Vasúti átjáró — a közút felől történő — megjelölésére a Vasúti átjáró kezdete (Andráskereszt) jelzőt kell alkalmazni (38-41. ábra).



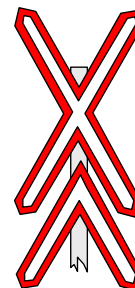
38. ábra



39. ábra



40. ábra



41. ábra

Eljárás „Vasúti átjáró kezdete jelző” „Két- vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete jelző” hiánya esetén

2.8.2. Ha a kiszolgálást végző vonat (menet) mozdonyvezetője „Vasúti átjáró kezdete jelző” vagy „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete jelző” hiányát fedezi fel, amelyről előzetesen értesítést nem kapott, köteles a hiányosságot azonnal jelenteni a vasútüzem-vezetőnek, vagy megbízottjának, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjének.

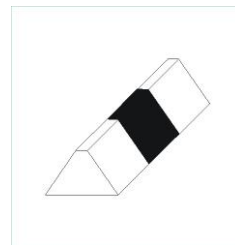
2.8.2.1. A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni a pályafelügyeletet ellátó szervezetet, aki köteles a hiányzó jelzőket 24 órán belül pótolni.

2.8.2.2. A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője a jelzők hiányáról köteles az érintett vasútüzemi személyzetet illetve a kiszolgáló vonat (menet) személyzetét értesíteni mindaddig, amíg a pályahálózat-működtető a jelzők pótlását be nem jelentette.

2.8.2.3. A jelzők hiányáról értesített mozdonyvezető az útátjáróhoz történő közeledéskor Figyelj! jelzést köteles adni.

2.9. A Biztonsági határjelző

2.9.1. A biztonsági határjelző (42. ábra) fehér-fekete-fehérre mázolt betongerenda vagy síndarab.



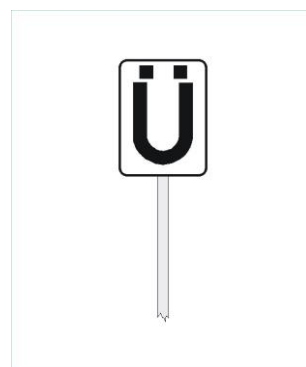
42. ábra

2.9.2. A biztonsági határjelző két összefutó vágány között azt a helyet jelöli meg, amelyen belül az egyik vágányon lévő járművek nem veszélyeztetik a másik vágányon történő közlekedést, illetve a tolatást.

A jelző minden járműre érvényes.

2.10. A Tűzveszély jelző

2.10.1. A Tűzveszély jelző fehér színű, álló téglalap alakú tábla közepén fekete Ü betű (43. ábra).



43. ábra

2.10.2. A jelző fényvisszaverős kialakítású is lehet.

2.10.3. Tűzveszély jelzőt olyan pályarészek elején kell alkalmazni, ahol a vasúti pálya közelében gyúlékony anyag (pl. tőzegtelep, stb.) van. Alkalmazását a hatóság rendelheti el.

2.10.4. A jelző a mozdony vezetőjének parancsot ad a mozdony műszaki kezelésére, a tűzveszélyes helyen kötelező tűzbiztonsági intézkedések végrehajtására.

2.10.5. A jelzést a pálya mellett az ellenkező iránynak megfelelő jelző sűrű hátlapja oldja fel.

2.11. A lassan bejárando pályarészek megjelölésére használt jelzők és jelzéseik

Értesítés a lassan bejárando pályarészekről

2.11.1. A műszaki ok miatt lassan bejárando pályarészekről, vágányokról, kitérőkről és az azokon alkalmazható sebességekről az érdekelteket értesíteni kell. Az értesítés módját a KSZU-ban és az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

2.11.1.1. Az értesítésnek tartalmaznia kell a pályán, vágányon — a szelvényszámok konkrét feltüntetésével — az alkalmazható sebességet.

A lassan bejárando pályarész (vágány) jelzése

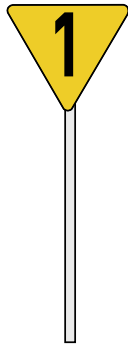
2.11.2. A lassan bejárando pályarészt, illetve vágányt a Lassúmenet előjelző (44. ábra), a Lassúmenet eleje jelző (45. ábra), és a Lassúmenet vége jelző (46. ábra) kitérésével kell jelezni.

A csatlakozó-, összekötő vasúti pályán, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző vonatok (menetek) fogadására kijelölt vágányokon lévő lassan bejárando pályarészeket a Lassúmenet előjelző, a Lassúmenet eleje jelző és a Lassúmenet vége jelző együttes kitérésével kell jelezni.

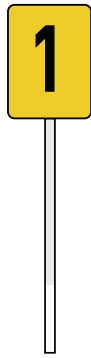
A csatlakozó-, összekötő vasúti pályára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a Lassúmenet-jelzőkkel megjelölt hosszra (hosszokra) érvényes(ek).

A csatlakozó-, összekötő vasúti pályán, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző vonatok (menetek) fogadására kijelölt vágányokon lévő lassan bejárando pályarészekről a kiszolgáló vonatok (menetek) vonatszemélyzetét Írásbeli rendelkezésen, a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi személyzetét Parancskönyvi rendelkezéssel kell értesíteni.

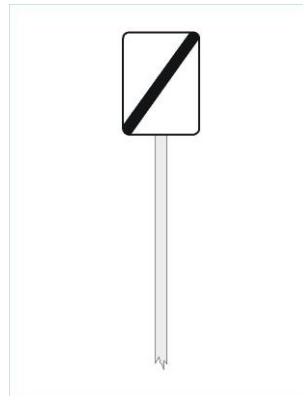
A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozás(ok) a vágány(ok) teljes hosszára érvényes(ek), ezeket a lassan bejárando pályarészeket nem kell Lassúmenet-jelzőkkel jelezni. Erről és a vágányokon alkalmazható sebességről az érdekelteket írásban kell értesíteni.



44. ábra



45. ábra



46. ábra

A Lassúmenet előjelző

2.11.3. A Lassúmenet-jelzők fényvisszaverős kialakításúak.

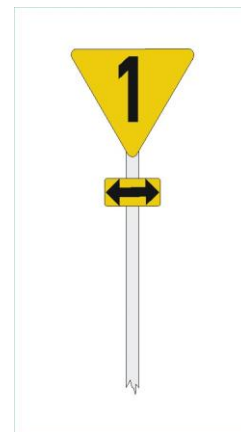
2.11.3.1. Csúcsára állított, háromszög alakú, sárga tárcsán fekete arab szám, amely jelzi az alkalmazható sebesség tizedértékét (44. ábra).

A Lassúmenet előjelzővel jelezhető a vasúti pályára engedélyezett sebességen belül bármely egész tízes számértékű sebesség.

A Lassúmenet előjelző tárcsája alatt elhelyezett sárga téglalapon, kétirányú fekete nyíl, (47. ábra) csak a kitérő irányba álló váltón történő közlekedés esetén alkalmazható sebességet jelzi.

A Lassúmenet előjelzőt az összekötő-, csatlakozó vasúti pályán és annak egyenes irányban álló váltókon át történő folytatását képező a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonatok (menetek) fogadására kijelölt vágányán, továbbá ezen vágányban fekvő váltó kitérő irányára elrendelt lassan bejárando pályarész esetén a lassan bejárando pályarész elejétől számított általános fékúttávolságban kell kitűzni.

Nem kell Lassúmenet előjelzőt kitűzni az egymást közvetlenül követő lassan bejárando pályarészeknél, ha a következő lassan bejárando pályarészen az alkalmazható sebesség értéke növekszik.



47. ábra

2.11.3.2. A Lassúmenet előjelzővel jelezhető a pályasebességen belül bármely egész tízes számértékű sebesség. A sajátcélú vasúti pályahálózatban jelezhető az 5 km/h illetve a 15 km/h sebesség. Az 5 km/h sebességet a jelzőn 0^5 , a 15 km/h sebességet 1^5 számok jelzik (48. ábra).



48. ábra

2.11.3.3. A Lassúmenet előjelző jelzése:**Lassíts!**

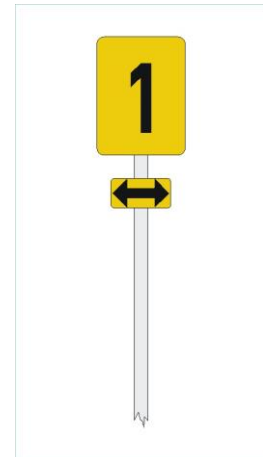
A lassan bejárando pályarész elejéhez legfeljebb az előjelzőn jelzett sebességgel szabad érkezni.

A Lassúmenet eleje jelző

2.11.4. Téglalap alakú sárga tárcsán fekete arab szám, amely jelzi (megismétli) a Lassúmenet előjelzőn előjelzett sebesség tizedértékét és egyben megjelöli a lassan bejárando pályarész elejét is (45. ábra).

2.11.4.1. A Lassúmenet eleje jelző tárcsája alatt elhelyezett sárga téglalapon, kétirányú fekete nyíl (49. ábra) csak a kitérő irányban álló váltón történő közlekedés esetén érvényes lassan bejárando pályarész elejét jelzi.

2.11.4.2. Az egymást közvetlenül követő lassan bejárando pályarészeknél alkalmazott Lassúmenet eleje jelző egyben az előző lassan bejárando pályarész végét is jelzi. Ebben az esetben külön Lassúmenet vége jelzőt nem kell kitűzni.



49. ábra

2.11.4.3. A lassan bejárando pályarészen kitűzött, valamely váltó kitérő irányára elrendelt sebességkorlátozásra vonatkozó Lassúmenet eleje jelző nem oldja fel, az erre a pályarészre elrendelt sebességkorlátozást.

2.11.4.4. A Lassúmenet eleje jelző jelzése:**Lassan!**

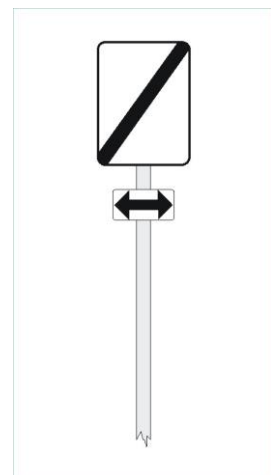
Legfeljebb a jelzett sebességgel szabad továbbhaladni.

A Lassúmenet vége jelző

2.11.5. Téglalap alakú fehér tárcsán fekete átló, amely jelzi a lassan bejárando pályarész végét (46. ábra).

2.11.5.1. A Lassúmenet vége jelző elhelyezhető az ellenkező irányból kitérő Lassúmenet eleje jelző hátlapján is.

2.11.5.2. A Lassúmenet vége jelző tárcsája alatt elhelyezett fehér téglalapon kétirányú fekete nyíl (50. ábra), csak a kitérő irányban álló váltón történő közlekedés esetén érvényes lassan bejárando pályarész végét jelzi.



50. ábra

2.11.5.3. A Lassúmenet vége jelző jelzése:

Feloldás!

A sebességkorlátozás feloldva. A sebesség csak akkor növelhető, ha a kiszolgáló vonat (menet) utolsó járműve is elhaladt a jelző mellett.

A jelzők kitűzése és a kitűzés ellenőrzése

2.11.6. A lassan bejárandó pályarészek előírt jelzőkkel történő megjelölésének módozatait és az azokkal kapcsolatos rendelkezéseket a MÁV Zrt. F.1. sz. Jelzési Utasítása tartalmazza és szemlélteti.

2.11.6.1. Ha a vágányon egymás után több lassan bejárandó pályarész van, azokat a Lassúmenet-jelzők azonos helyen történő egyidejű alkalmazásával is lehet jelezni. A Lassúmenet-jelzők azonos helyen történő elhelyezésekor az elhelyezés sorrendje egymás fölött alulról felfelé: Lassúmenet eleje jelző, Lassúmenet előjelző.

2.11.6.2. Ha a Lassúmenet előjelzőt nem lehet a Lassúmenet eleje jelző előtt általános fékúttávolságban kitűzni, akkor erről a kiszolgálást végző vonat (menet) személyzetét Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell.

2.11.6.3. A lassúmenetek jelzésére szolgáló jelzőket a pályafelügyeleti tevékenységet ellátó szervezet dolgozói kötelesek az előírt helyen kitűzni és ellenőrizni.

2.11.6.4. A jelzők hiányát felfedező dolgozók kötelesek erről a vasútüzem-vezetőt vagy megbízottját értesíteni.

2.11.6.5. Ha a kiszolgálást végző vonat (menet) mozdonyvezetője olyan kitűzési hiányosságot fedez fel, amelyről előzetesen értesítést nem kapott, köteles a hiányosságot azonnal jelenteni a vasútüzem-vezetőnek, vagy megbízottjának, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjének.

2.11.6.6. A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni a pályafelügyeletet ellátó szervezetet, aki köteles a hiányzó jelzőket a lehető legrövidebb időn belül pótolni.

2.11.6.7. A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője a jelzők hiányáról köteles az érintett vasútüzemi személyzetet illetve a kiszolgáló vonat (menet) személyzetét értesíteni.

2.11.6.8. A hiányzó Lassúmenet-jelzőket 12 órán belül pótolni kell.

2.11.6.9. A jelzők pótlásáról a kiszolgáló vonatok (menetek) közlekedésének szabályozásában érintett, sajátcélú vasúti pályahálózaton szolgáltató végző munkavállalókat és a kiszolgáló vonatot (menetet) indító állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni kell. Amíg nem érkezik jelentés a jelzők pótlásáról, a kiszolgáló vonatok (menetek) személyzetét értesíteni kell a jelzők hiányáról.

2.12. Járhatatlan pályarészek fedezése

Járhatatlan pályarészek fedezése

2.12.1. A járhatatlan pályarészeket a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán mind a két irány felől fedezni kell. A fedezést először abból az irányból kell végrehajtani, amelyikből előbb várható tolatás, vagy kiszolgáló vonat. A sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain a járhatatlan pályarészt mindkét irányból fedezni kell, a váltókat védő állásba kell állítani. Ha a járhatatlan pályarész olyan vágányban van, amely ütközőbakban, földkúpban végződik, a járhatatlan pályarészt a vágány vége felől nem kell fedezni.

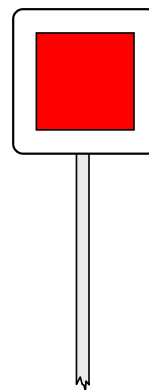
A járhatatlan pályarész(ek)ről a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni kell, aki a kiszolgáló vonatok (menetek) vonatszemélyzetét írásbeli rendelkezéssel köteles értesíteni a járhatatlan pályarész(ek)ről. A járhatatlan pályarészekről a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi személyzetét Parancskönyvi rendelkezéssel kell értesíteni.

2.12.1.1. A járhatatlan pályarész fedezésére az összekötő- és csatlakozó vasúti pályán a Megállj-jelző előjelzőjét és a Megállj-jelzőt, a sajátcélú vasúti pályahálózaton csak a Megállj-jelzőt kell alkalmazni.

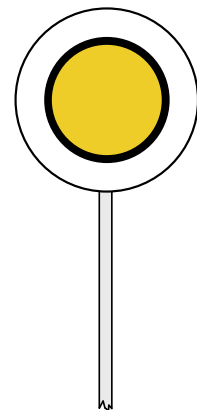
A jelzők valamennyi vasúti járműre érvényesek.

2.12.1.2. A Megállj-jelző négyzet alakú, fehér szegélyű, fényvisszaverős kialakítású, vörös tárcsa (51. ábra).

2.12.1.3. A Megállj-jelző előjelzője kör alakú, fehér szegélyű, fényvisszaverős kialakítású, sárga tárcsa (52. ábra).



51. ábra



52. ábra

2.12.1.4. A Megállj-jelző jelzése:

Megállj!

2.12.1.5. A Megállj-jelző előjelzőjének jelzése:

Fékezést megkezdeni! A fékút végén Megállj! jelzés van.

Jelzőeszközök kitűzése a csatlakozó- vagy az összekötő vasúti pályán, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain

2.12.2. A csatlakozó- és összekötő vasúti pályán a Megállj-jelzőt a járhatatlan pályarész elejétől számított 50 m-re kell kitűzni.

A csatlakozó- és összekötő vasúti pályán a Megállj-jelző előjelzőjét a járhatatlan pályarész előtt kitűzött Megállj-jelzőtől számított általános fékúttávolságban kell kitűzni úgy, hogy a mozdonyról, 200 m-től kezdve folyamatosan látható legyen.

Ha ez a rálátási távolság a szabadlátás korlátozottsága miatt nem biztosítható, az előjelzőt a Megállj-jelzőtől számított 200 m-rel megnövelt általános fékúttávolságban kell kitűzni.

Ha a csatlakozó-, illetve összekötő vasúti pályán a járhatatlan pályarész felfedezésekor idő-, vagy jelző hiánya miatt a Megállj-jelző és annak előjelzője nem tűzhető ki, az eseményt a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának jelenteni kell, majd gondoskodni kell a jelzők mielőbbi kitűzéséről.

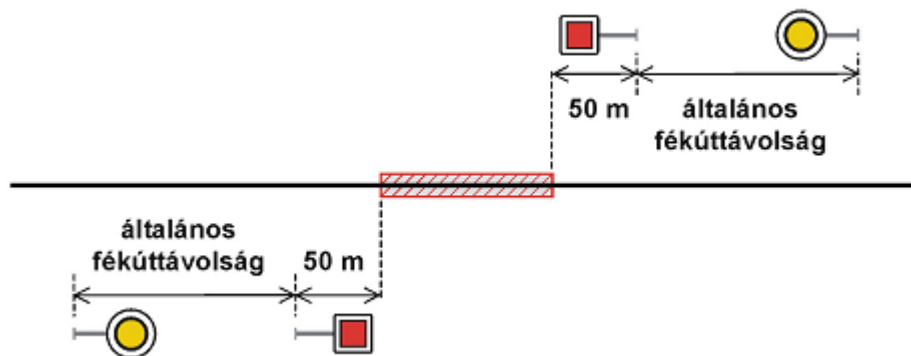
Ha a járhatatlan pálya nem a csatlakozó-, vagy összekötő vasúti pályán, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely más vágányán van, az érdekelt vágány mindkét végén a biztonsági határjelzővel egyvonalban a két sínszál közé a csatlakozó-, vagy az összekötő vasúti pálya, illetve más vágánycsoport felé jelzést adó Megállj-jelzőt kell kitűzni.

A járhatatlan pályára vezető váltót (váltókat) a pályától elterelő állásba kell állítani, és ha a váltón váltózár van ebben az állásban le is kell zárni. A váltózár kulcsát a KSZU-ban előírt helyen kell őrizni.

Ha azonban a pályának csak egy része járhatatlan (pl. a vasúti járműmérleget javítják), de a többi részén a forgalmat fenn kell tartani, a Megállj-jelzőt a járhatatlan rész elé 50-50 méterre kell kitűzni és ott mesterséges elzárást (földkúp, talpfatorlasz) is kell létesíteni. Ugyanúgy kell eljárni akkor is, ha a vágányzárás valamely kitérőn vagy a sajátcélú vasúti pályahálózaton lévő pályaszinti vágánykereszteződésen szükséges. A járhatatlan pályarészt minden irányból fedezni kell.

Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat nem a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya, hanem más olyan része járhatatlan, ami lehetetlenné teszi a sajátcélú vasúti pályahálózatnak a kiszolgálását, a fedezést a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya felől a 2.12.2. pont szerint a csatlakozó- és összekötő vasúti pályahálózatra vonatkozó szabályok szerint kell végrehajtani.

Járhatatlan pályarész fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán (53. ábra):



53. ábra

Fedezési és értesítési kötelezettség

2.12.3. Csatlakozó-, illetve összekötő vasúti pályán a járhatatlan pályarész fedezésről mindenkor a pályafelügyeletet ellátó szervezet köteles gondoskodni és a saját utasításaiban előírt módon a saját személyzetét, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzem-vezetőjét erről értesíteni. A sajátcélú vasúti pályahálózat más járhatatlan pályarészét az köteles fedezni, akinek a pályarész a tulajdonában vagy kezelésében van.

A pályafelügyeletet ellátó, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles egymást értesíteni, ha a járhatatlan pálya, vagy pályarész:

- a kiszolgáló állomás azon vágányán van, ahol a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a járműveit átveszi, vagy átadja,
- a csatlakozó-, vagy az összekötő vasúti pályán van,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat átadó-átvevő vágányán van,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat bármelyik részén van és az a pályahálózat működtető társaság tulajdonában (kezelésében) van,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat olyan részén van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolathat.

A vasútüzem-vezető vagy megbízottja Parancskönyvben írásban és szolgálatra jelentkezéskor, illetve szolgálat átadáskor szóban köteles a vasútüzemi munkavállalókat értesíteni azokról a járhatatlan pályarészekről, amelyekeken tolatási mozgást végezhetnek. Ha a járhatatlan pályarész olyan vágányon, vágánycsoporton van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

2.12.3.1. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat bármelyik része járhatatlanná válik, az a munkavállaló, aki a járhatatlanságot megállapítja, köteles erről a vasútüzem-vezetőnek azonnal jelentést tenni függetlenül attól,

hogy a fedezés kinek a kötelessége. A megállapító az értesítéstől függetlenül azonnal köteles gondoskodni arról is, hogy a járhatatlan pályarészre járművet se a kiszolgáló vasúti társaság, se a sajátcélú vasúti pályahálózat használó munkavállalói ne bocsássonak.

A vasútüzem-vezető vagy megbízottja a vett értesítés után azonnal köteles a jelzők kitűzését elrendelni és a járhatatlan pályarészről a pályafelügyeletet ellátó szervezetet értesíteni.

A járhatatlan pályarészről a vasútüzemi munkavállalókat Parancskönyvben és a szolgálat átadáskor szóban köteles a vasútüzem-vezető vagy megbízottja értesíteni.

Ha a járhatatlan pályarész olyan vágányon, vágánycsoporton van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

2.13. Munkaterületek fedezése a sajátcélú vasúti pályahálózaton és a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán

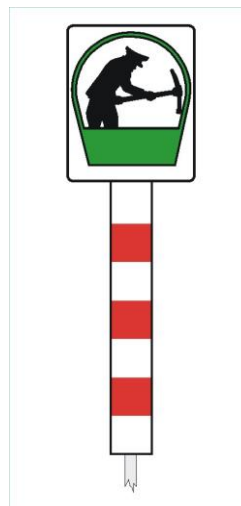
Munkaterület fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán

2.13.1. Csatlakozó-, összekötő vasúti pályán a munkaterületet, annak elejétől számított általános fékúttávolságban mindkét irány felől a Pályán dolgoznak! jelzővel (54. ábra) kell fedezni.

2.13.1.1. A jelző fehér-vörös sávos oszlopon, aláverő emberalakot ábrázoló tábla.

2.13.1.2. A jelző fényvisszaverős kialakítású.

2.13.1.3. A jelző kitűzését és eltávolítását a munka vezetője köteles elrendelni és ellenőrizni.



54. ábra

Munkaterület fedezése sajátcélú vasúti pályahálózaton

2.13.2. A sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő-, illetve csatlakozó vasúti pályának a sajátcélú vasúti pályahálózat használójának (tulajdonosának) telepén kívül eső részén, mellette, fölötte vagy alatta pályá- vagy egyéb építési, fenntartási stb. munkát végzők munkahelyét mindkét irány felől a Pályán dolgoznak! jelzővel kell jelezni. A jelzőt a munkahely előtt általános fékúttávolságban kell kitűzni.

Ha a munkahely a sajátcélú vasúti pályahálózat telepkapujához vagy az összekötő-, csatlakozó vasúti pálya kiágazási váltójához általános fékúttávolságnál rövidebb távolságra van, akkor a Pályán dolgoznak! jelzőt a telep kijáratánál, illetve a kiágazási váltó Biztonsági határjelzője közelében kell kitűzni.

A jelző kitűzését a munka vezetője köteles elrendelni és ellenőrizni, továbbá a figyelőört (figyelőöröket) kijelölni.

A Pályán dolgoznak! jelzőhöz érkező kiszolgáló vonat (menet) mozdonyvezetője „Figyelj!” jelzést köteles adni. A „Figyelj!” jelzés arra utasítja a pályán dolgozókat, hogy a közlekedést akadályozó tárgyakat helyezték az úrszelvényen kívül és ezt követően hagyják el az úrszelvényt

2.13.2.1. A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb részein — kivéve az átadó-átvevő vágányokat — a Pályán dolgoznak! jelzőt kitűzni nem kell. Az átadó-átvevő vágányokon végzett munkák esetén a 2.13.2. pontban előírtak szerint kell eljárni. A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb részein végzett munkák esetén a munka vezetője köteles munkaterületen munkát végzők biztonságáról személyesen, vagy, ha a helyi viszonyok szükségessé teszik (pl. nagy kiterjedésű, hosszú munkaterület) a munkaterület két végére kirendelt figyelőörökkel gondoskodni.

2.13.2.2 A munkavezető köteles a munka megkezdése előtt a végzendő munkáról, annak kezdete, valamint befejezése időpontjáról a tolatási körzet szerint illetékes tolatásvezetőt értesíteni. A tolatásvezető kötelessége a tolatásban részt vevők értesítése.

Ha a munkahelyen a munka tartama alatt tolatást kell végezni, a munkát végzők veszélyzónából történő eltávolításáért a tolatásvezető és a munkavezető együttesen felelős.

2.13.2.3. Ha a munkavégzés olyan pályán történik, amelyen a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat, illetve tolathat, akkor a kiszolgáló állomás értesítéséről a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles gondoskodni, továbbá köteles(ek) a munkavezetőt, munkát végzőket értesíteni a kiszolgáló vonat (menet) várható érkezési idejéről.

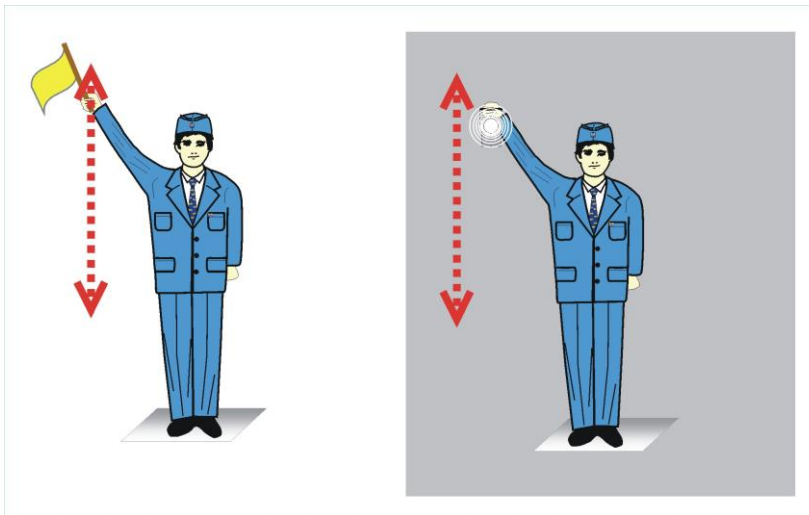
2.13.2.4. A távolbalátás korlátozottsága esetén csak elkerülhetetlen esetben és csak vágányzár elrendelése és bevezetése után szabad a pályán, mellette, fölötte, alatta vagy a vágányok között munkát végezni.

2.14. A tolatás közben alkalmazható kézi- és hangjelzések

2.14.1. Távolodj tőlem!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa függőleges irányban fel- és lefelé mozgatása a mozdonyvezető felé (55. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősípval adott egy hosszú hanggal (—).

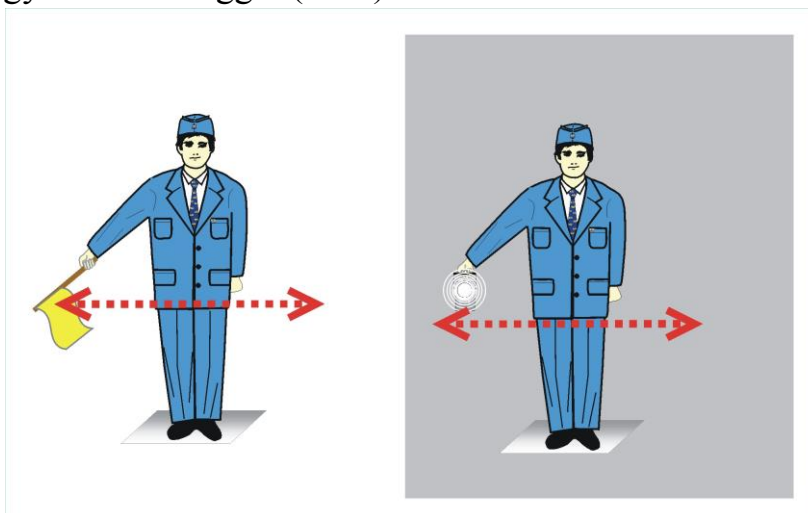


55. ábra

2.14.2. Közeledj felém!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa ide-oda mozgatása vízszintes irányban, a mozdonyvezető felé (56. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősípval adott egy rövid és egy hosszú hanggal (• —).

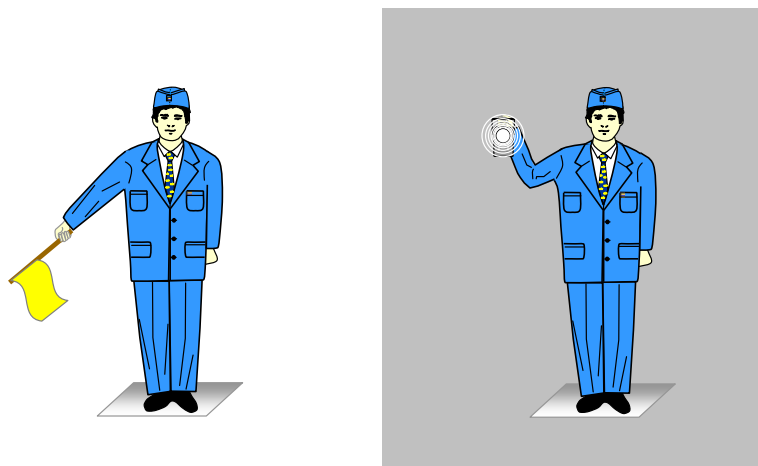


56. ábra

2.14.3. Lassan!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló, vagy egyik kar ferdén lefelé tartása, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa vállmagasságban mozdulatlanul oldalt tartva a mozdonyvezető felé (57. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősípval adott kettőnél több hosszú hanggal (— — — —.....).

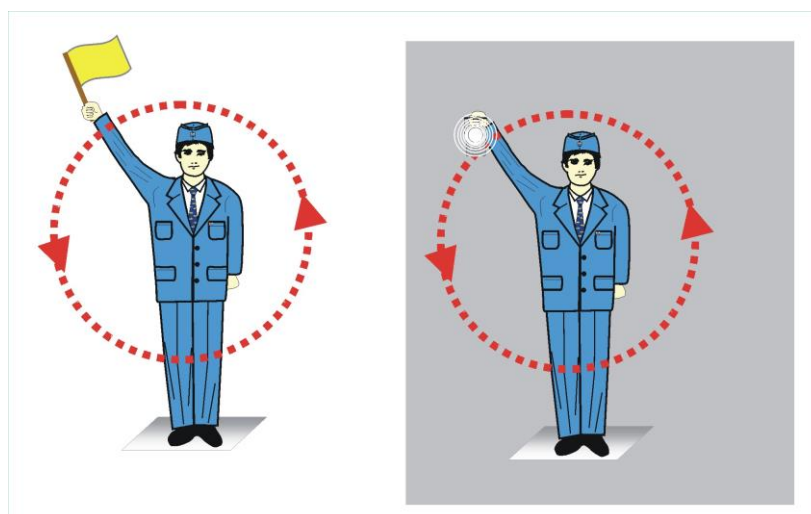


57. ábra

2.14.4. Megállj!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa körbeforgatása a mozdonyvezető felé (58. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősípval adott három rövid hanggal (●●●).



58. ábra

2.14.5. Gyorsíts!

A szükséges „Közeledj felém!” vagy „Távolodj tőlem!” jelzés hallható részének adása közben a jelzés látható részének erőteljes és gyors ütemű adása a mozdonyvezető felé.

2.14.6. Nyomás!

A „Közeledj felém!” jelzés látható részének rövid mozdulatú adása a mozdonyvezető felé.

2.14.7. Határig!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpának a föld közelében, vízszintes irányban, rövid mozdulatokkal ide-oda mozgatása, és ezután a szükséges „Közeledj felém!” vagy „Távolodj tőlem!” jelzés látható részének adása a mozdonyvezető felé.

2.14.8. Rájár!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpának lassú mozgatással félkör alakban a fej fölé vitele, és ott nyugodtan tartása, majd a szükséges „Közeledj felém!” vagy „Távolodj tőlem!” jelzés látható részének adása a mozdonyvezető felé.

2.14.9. Szétkapcsolni!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben a fehér fényű kézi jelzőlámpának mellmagasságban, kis ívben, gyors mozdulattal a törzstől kifelé lendítése.

A kézijelzések alkalmazása

2.14.10. A kézijelzéseket mindig úrszelvényen kívül — kivéve a mozgó járművön adott jelzéseket — olyan helyen állva vagy haladva kell adni, hogy azokat a mozdonyvezető vagy a mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő második dolgozó kétséget kizáró módon láthassa.

Ha a mozgó jármű mellett az úrszelvény határán műtárgy vagy mobil berendezés van, az úrszelvényen túl kihajolni vagy kinyúlni — még jelzésadás vagy jelzés megfigyelése céljából is — tilos!

A kézi jelzőeszközöket (jelzőzászló vagy kézi jelzőlámpa, jelzősíp) a tolatócsapat tagjai akkor is maguknál kötelesek tartani, ha a tolatási mozgások szabályozása rádióon történik.

2.14.10.1. Ha a mozdonyról a tolatásvezető kézijelzése nem látható, a jelzést kellő helyen elhelyezkedő munkavállaló(k) köteles(ek) a mozdonyvezető felé továbbítani.

2.14.10.2. A mozdony személyzettel a tolatás megkezdése előtt közölni kell, hogy a kézijelzéseket a pálya melyik oldalán fogják adni. A kézijelzések megfigyelhetősége érdekében a két vezetőállású mozdonyokon a mozdonyvezető szükség esetén vezetőállást köteles cserélni. A

mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő második dolgozó köteles az általa megfigyelt jelzéseket a mozdonyvezetővel élőszóval közölni, mutatva az irányt is.

A kézijelzéseket egyenes pályarészen általában azon a pályaoldalon kell adni, amelyen a mozdonyvezető tartózkodik. Ívben a jelzéseket általában az ív belső oldalán kell adni.

2.14.10.3. Párhuzamos vágányokon több mozdonnyal végzett egyidejű tolatás alkalmával biztosítani kell, hogy az egyes mozdonyok személyzete csak a nekik adott kézijelzéseket láthassa. Ezért a jelzésadás pályaoldalát úgy kell kijelölni, hogy a két tolatócsapat között legalább az általuk tolatott kocsisor legyen.

2.14.10.4. Veszély esetét kivéve a tolatásvezető és a mozdonyvezető között minden tolatás közben alkalmazható kézijelzés mellőzhető, ha közöttük rádiókapcsolat van. Ha a tolatásvezető nem észleli a rádióan adott utasítás végrehajtását, akkor kézi- és hangjelzést is kell adni.

2.14.10.5. Ha bejárással végzett tolatás esetén a tolatás irányítása rádióan történik, akkor a tervezett megállási hely előtti 100 m-en belül fokozott figyelemmel kell végezni a mozgást és a mozdonyvezető részére adott minden egyes közleménynél a megállás helyétől való távolságot kell közölni a mozdonyvezetővel.

A rendelkezések, illetve azok nyugtázásának elmaradása esetén a helyzet tisztázásáig a tolatást meg kell állítani.

2.14.10.6. A “Megállj!” kézijelzést mindenkor a teljes megállásig kell adni.

2.14.10.7. A “Távolodj tőlem!” és a “Közeledj felém!” kézijelzések felhatalmazzák a mozdonyvezetőt a mozgás megkezdésére és egyben meghatározzák a mozgás irányát is. A mozgás iránya szempontjából a jelzést adó helye az irányadó. Távolodni kell a jelzést adótól, illetve közeledni kell feléje. Ezeket a kézijelzéseket a mindenkori helyzetnek megfelelő helyen állva vagy haladva folyamatosan és kétséget kizáró módon kell adni mindaddig, amíg más tolatási jelzésre nincs szükség.

Nem kell “Távolodj tőlem!” illetve “Közeledj felém!” kézijelzést adni, ha a tolatásvezető vagy a tolatásvezető jelzését továbbító munkavállaló a mozdony mellett vagy annak közelében tartózkodik. Ilyenkor a mozgásra élőszóval kell felhatalmazást adni, és a mozgás irányát az egyik karnak a megfelelő irányba való lendítésével kell mutatni.

2.14.10.8. A “Lassan!” és a “Gyorsíts!” kézijelzéseket a szükséges sebesség eléréséig kell adni. Ha ez megtörtént, folytatni kell az addig adott “Távolodj tőlem!” vagy “Közeledj felém!” illetve Megállj! kézijelzést.

2.14.10.9. A “Határig!” és a “Rájár!” kézijelzéseket a szükséges “Távolodj tőlem!” illetve “Közeledj felém!” kézijelzés adása előtt kell adni azért, hogy a mozdonyvezető a szükséges mozgást tájékozottabban végezze.

2.14.10.10. A “Szétkapcsolni!” kézijelzéssel a tolatásvezető köteles utasítást adni a járművek szétkapcsolására, ha az utasítás nem adható élőszóval.

2.15. A mozdony személyzet hangjelzései

2.15.1. Figyelj!

Egy hosszú hang (—).

A mozdony hangjelzést adó berendezésével legalább 3 másodpercig adott jelzés.

A „Figyelj!” jelzést általában a mozdony lég-, vagy elektromos kürtjével kell adni. Ha a mozdonyon van ezen kívül is hangjelzés adására alkalmas berendezés (pl. légsíp), akkor a jelzés ezzel is adható a vágányút közelében tartózkodó személyek figyelmeztetésére legfeljebb 40 km/h sebességig. A mozdony személyzet hangjelzéseit minden vágányon mozgó jármű vezetője köteles adni.

2.15.1.1. „Figyelj!” jelzést kell adni:

- a) használhatatlan útsorompóról történt értesítés esetén, az útátjárójelzőnél,
- b) az útátjárójelzőnél, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi,
- c) a „Pályán dolgoznak!” jelzőnél,
- d) mindenkor, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi,
- e) a „Vasúti átjáró kezdete”, „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete” (András kereszt) jel, a vasúti pálya mellett elhelyezett Útátjárójelző hiányáról történő értesítés esetén az útátjáróhoz való közeledéskor.

2.15.1.2. A „Figyelj!” jelzést kedvezőtlen időjárási körülmények, távolbalátás korlátozottsága és veszély esetén mindenkor a veszélyeztetett pontig folyamatosan kell adni.

2.15.2. A vonat indul!

Egy rövid hang (●).

A jelzést a mozdonyvezető a jármű indítása előtt köteles adni.

2.15.3. A féket húzd meg!

Három rövid hang (●●●).

2.15.4. A féket ereszd meg!

Egy hosszú, egy rövid egy hosszú hang (— • —).

2.15.4.1. A “Féket húzd meg!”, a “Féket ereszd meg!” jelzéseket a mozdonyvezető a sebesség szabályozása céljából köteles adni tolatás közben. A jelzések elhangzása után a kézifékek kezelésére kijelölt kocsirendezők kötelesek a rendelkezést végrehajtani.

2.15.5. Veszély! jelzés

A féket húzd meg jelzés többször egymás után(●●● ●●● ●●●).

A jelzést veszély esetén kell adni.

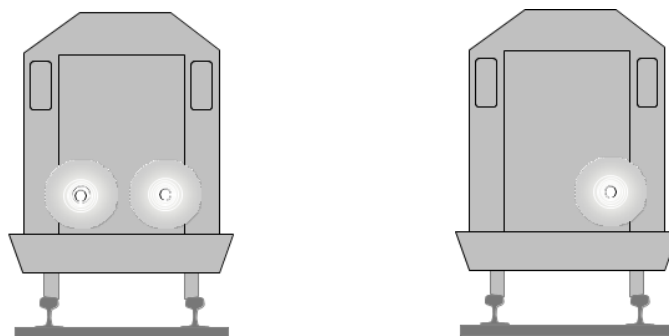
**Eljárás, ha a mozdony
hangjelzést adó
berendezés bizonytalanul
működik**

2.15.6. Ha a mozdony hangjelzést adó berendezés nincs teljesen kifogástalan állapotban, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni, nem szabad vele tolatni, vagy kiszolgáló vonatot továbbítani, és a mozdony egyedül sem közlekedhet.

2.15.6.1. Ha a mozdonyvezető tolatás közben megállapítja, hogy a jelzést adó berendezés használhatatlanná vált, azonnal meg kell állni, a jelzőberendezést meg kell javítani, amennyiben ez nem lehetséges, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni.

2.16. Jelzések tolatást végző mozdonyokon

2.16.1. A tolatómozdony és a tolatást végző mozdony elejét és végét nappal és sötétben, az azonos magasságban elhelyezett lámpák közül egy vagy kettő fehér fényű lámpával kell jelezni (59. ábra).



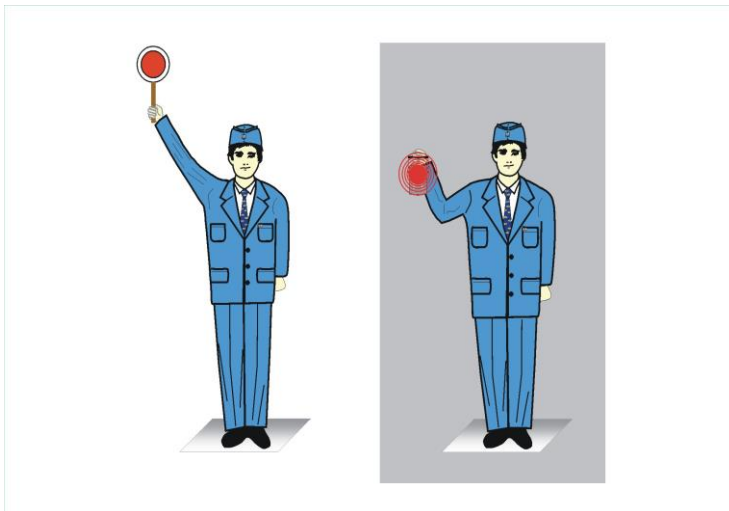
59. ábra

2.17. A jelzőőrök közúti jelzései

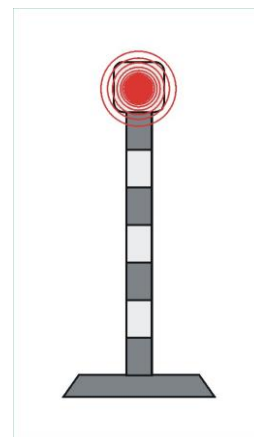
2.17.1. Megállj!

Nappal a közút mindkét iránya felé jelzést adó, kör alakú, fehér szegélyű, piros színű jelzőtárcsa nyújtott karral magasán tartása, sötétben a közút mindkét iránya felé jelzést adó piros fényű jelzőlámpa vállmagasságban tartása (60. ábra).

A jelzés nappal és sötétben egyaránt adható a közút menetirány szerinti jobb oldalán, a közúti forgalmi sáv tengelyében vállmagasságú állványon elhelyezett piros fényű jelzőlámpával is (61. ábra).



60. ábra



61. ábra

2.17.1.1. A „Megállj!” jelzést a közút mindkét irányába kell adni mindaddig, amíg a kiszolgáló vonat, illetve a tolatás veszélyezteti a közút forgalmát.

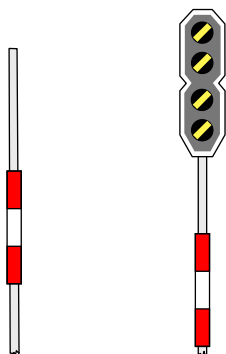
2.17.1.2. Párhuzamos közlekedésre kiépített (több forgalmi sávós) útátjárónál, továbbá többvágányú vasúti pálya útátjáróinál két jelzőőrrel, vagy egy jelzőőrrel és a közút másik oldalán, a közút jobb oldalának tengelyében vállmagasságú állványon elhelyezett jelzőlámpával kell a közutat fedezni.

2.18. Figyelembe nem veendő, érvénytelen és használhatatlan jelzők

Figyelembe nem veendő jelzők

2.18.1. Az üzemben volt, azonban szükségtelessé vált és el nem távolított, továbbá az építés alatt lévő, de még üzembe nem helyezett alakjelzők árbocáról a jelzést adó alkatrészeket el kell távolítani, a fényjelzők jelzőlámpáit pedig fekete-sárga sávos lemezzel le kell takarni (62. ábra).

Az ilyen jelzőket nem kell figyelembe venni.

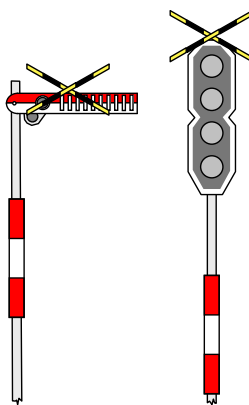


62. ábra

Érvénytelen jelzők

2.18.2. Az átmenetileg üzemben kívül helyezett főjelző, előjelző, ismétlőjelző, tolatás-, vasúti járműmérleg jelző és gurításjelző jelzést adó alkatrészére, illetve jelzőlapjára fekete-sárga sávos ferde keresztet (63. ábra) — érvénytelenítő jelzést — kell erősíteni.

Az ilyen jelzőket érvénytelennek kell tekinteni.



63. ábra

2.18.2.1. A tolatás- és a vasúti járműmérleg jelző érvénytelenségéről csak az érdekelt személyzetet kell előszóval értesíteni. Ha a tolatásjelző érvénytelen, a jelzőt nem létezőnek kell tekinteni. Ha a vasúti járműmérleg jelző válik érvénytelenné, a mérlegre csak akkor szabad járművel rájárnai, ha a tolatásvezető meggyőződött a mérleg szabványos helyzetéről.

Ha a jelző olyan vágány mellett van, amelyiken a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat, a vasútüzem-vezető a jelző érvénytelenítéséről, illetve eltávolításáról, a kiszolgáló állomást írásban köteles értesíteni.

Jelző érvénytelenségéről, illetve eltávolításáról a vasútüzem-vezető a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat Parancskönyvi rendelkezéssel köteles értesíteni.

A jelzőt sötétben nem kell ki-, vagy megvilágítani.

Használhatatlan jelzők

2.18.3. Használhatatlannak kell minősíteni a jelzőt akkor, ha:

- a) az bármely ok miatt nem kezelhető, vagy nem működik,
- b) a jelzést adó alkatrésze sérült, törött, vagy feles állásban van,
- c) az kétes jelzést ad,
- d) olyan mértékben megsérül (pl. baleset vagy egyéb ok miatt kidől, összetörik stb.), hogy funkcióját nem képes betölteni.

A jelző használhatatlanságáról az azt megállapító munkavállaló a vasútüzem-vezetőnek köteles jelentést tenni. A hiba megszüntetésére a vasútüzem-vezető köteles azonnal intézkedni.

A használhatatlan tolatás- és vasúti járműmérleg jelzőt úgy kell tekinteni, mintha a jelző érvénytelen lenne és az érvénytelenségre vonatkozó rendelkezések szerint kell eljárni, egyéb jelzők használhatatlansága esetén a pótlásra, illetve a helyreállításra azonnal intézkedni kell.

Ha a jelző olyan vágány mellett van, amelyiken a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat, a vasútüzem-vezető a jelző használhatatlanságáról a kiszolgáló állomást írásban köteles értesíteni.

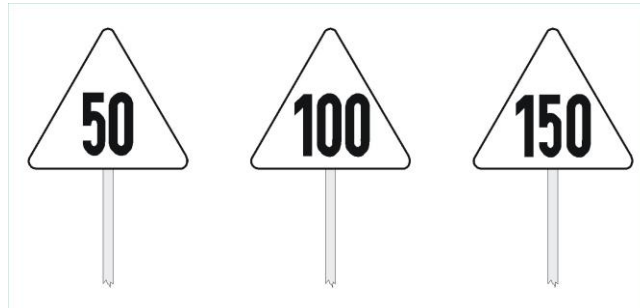
Jelző használhatatlanságáról a vasútüzem-vezető a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat Parancskönyvi rendelkezéssel köteles értesíteni.

A használhatatlan tolatás- és a vasúti járműmérleg jelzőket érvényteleníteni kell.

2.19. Figyelmeztető jelek

2.19.1. Az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető jel.

Csúcsával felfele mutató háromszög alakú fehér táblán fekete 50-es, 100-as, illetve 150-es arab szám (64. ábra).



64. ábra

2.19.1.1. A figyelmeztető jelet az ütközőbak (földkúp) előtt 50, 100, 150 m-re kell felállítani. A figyelmeztető jelek az ütközőbak (földkúp) távolságára hívják fel a figyelmet. A sebességet a távolságnak megfelelően kell csökkenteni.

A figyelmeztető jel fényvisszaverős kialakítású.

2.19.2. Úrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jel.

2.19.2.1. Téglalap alakú fehér táblán (65. ábra), vagy felfestés esetén, fehér alapon, hosszú fekete nyíl.



65. ábra

2.19.2.2. A figyelmeztető jelet a vasúti pálya melletti létesítmények oldalról, vagy felülről az úrszelvénybe nyúló részeire — azok irányát jelezve — kell felfesteni.

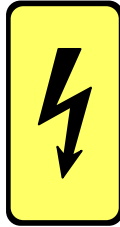
A figyelmeztető jel a mellette elhaladó, vagy az ott tartózkodó személyeket figyelmezteti vonatmozgás vagy tolatás közben az úrszelvény hiányából adódó veszélyre.

2.19.2.3. Nem kell a figyelmeztető jelet alkalmazni olyan létesítményeken, amelyek teljesen az úrszelvényben vannak.

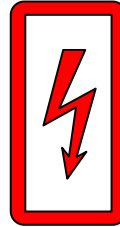
2.19.2.4. A figyelmeztető jel fényvisszaverős kialakítású is lehet.

2.19.3. Nagyfeszültségre figyelmeztető jel.

2.19.3.1. Álló téglalap alakú, fekete szegélyű sárga táblán villámot ábrázoló fekete nyíl (66. ábra). Az álló téglalap alakú, vörös szegélyű fehér táblán villámot ábrázoló vörös nyíl is alkalmazható (67. ábra).



66. ábra



67. ábra

2.19.3.2. A figyelmeztető jel az életveszélyes nagyfeszültségre hívja fel a környezetében dolgozók figyelmét.

A figyelmeztető jel fényvisszaverős kialakítású is lehet.

3. FORGALMI ELŐÍRÁSOK

3.1. A váltók

3.1.1. A váltók alkatrészei

Az alkatrészek felsorolása **3.1.1.1.** A váltók forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészei: a tősinék, a csúcssínék, a csúcssíneket összekötő rudak, a gyökkötések, a sínszékek, egyes váltóknál az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezetek, az állítókészülék, a váltójelző, csúcssínrögzítő szerkezet (kampózár, zárnyelv) és a váltózár.

Tősinék és csúcssínék **3.1.1.2.** A tősinék a folyó vágány megszakítás nélküli folytatását képező helyhez kötött sínszálak. Ezek mellett helyezkednek el a mozgatható csúcssínék, amelyek közül az egyik egyenes irányba vezet, a másik pedig jobbra, vagy balra terel.

A csúcssínék szabványos állása **3.1.1.3.** Az átállított váltónál az egyik csúcssínnek szorosan a tősinéhez kell simulnia, a másikkal pedig olyan távolságra kell lenni a tősinétől, hogy a tősin és a csúcssín között a járművek nyomkarimái a csúcssín érintése nélkül haladassanak át.

Feles állás **3.1.1.4.** Feles állásban van a váltó, ha bármely ok miatt mind a két csúcssín távol van a tősinétől, illetve a csúcssínrögzítő szerkezet nem került végállásba.

Gyökkötések **3.1.1.5.** A csúcssínék végét (gyökét) gyökkötések kötik össze a csatlakozó sínnel úgy, hogy a csúcssínék a váltó átállítása közben függőleges tengely körül elfordulhatnak. A rugalmas váltónál nincs gyökkötés, a váltó átállítását a csúcssínék rugalmas kialakítása teszi lehetővé.

Sínszékek, csúcssínemelő szerkezetek **3.1.1.6.** A csúcssíneket váltósínszékek — egyes váltóknál az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezetek — támasztják alá.

Összekötő rúd (rudak) **3.1.1.7.** Az összekötő rúddal (rudakkal) rendelkező váltóknál váltóállítás közben a csúcssínék egyidejű mozgását biztosítják.

**Csúcssínrögzítő
szerkezetek**

3.1.1.8. A kampózár, vagy a zárnyelves csúcssínrögzítő szerkezet, a hozzá tartozó állítókészülékkel együtt akadályozza meg, hogy a simuló csúcssín a haladó jármű alatt eltávolodjék a tőszíntől.

Állítószerkezetek

3.1.1.9. A váltó állítása állítókészülékkel — helyszíni állítású váltóknál az ellensúlynak a másik végállásba helyezésével, központi állítású váltóknál vonóvezetékekkel, vagy villamos úton — történik.

Váltójelző

3.1.1.10. A váltó állását jelző szerkezet.

3.1.2. A váltók csoportosítása forgalombiztonsági szempontból

Csoportosítás

3.1.2.1. Forgalombiztonsági szempontból megkülönböztetünk lezárható, le nem zárható, biztosított és nem biztosított váltókat.

**Lezárható és le nem
zárható váltók**

3.1.2.2. Lezárhatók, azaz lezárás után rongálás nélkül át nem állíthatók:

- a) a váltózárrel felszerelt helyszíni állítású váltók,
- b) központból vagy a helyszínen reteszelve helyszíni állítású váltók,
- c) az olyan központi állítású váltók, amelyeknek állító emeltyűje, állítógombja a váltó megfelelő állásában rögzíthető, vagy hatástalanítható,
- d) biztonsági betétrel lezárt (fel nem vágható) váltók.

A fenti feltételeknek meg nem felelő váltók a le nem zárható váltók.

**Biztosított és nem
biztosított váltók**

3.1.2.3. Biztosítottak azok a lezárható váltók, amelyek előzetes lezárása nélkül a velük szerkezeti függésben lévő helyhez kötött jelzőket nem lehet továbbhaladást engedélyező állásba állítani.

Nem biztosítottak azok a váltók, amelyek az előzőekben meghatározott feltételek bármelyikének nem felelnek meg. Nem biztosítottaknak minősülnek a váltózárkulcs-azonosító berendezéshez tartozó váltók.

3.1.3. Sebesség a váltókon

3.1.3.1. A váltókon, vágányokon alkalmazható legnagyobb sebességet, az egyes mozdonyokra, járművekre érvényes korlátozásokat az engedélyező hatóság állapítja meg.

3.1.4. A váltók gondozása

3.1.4.1. A váltókat, a keresztezéseket és a közöttük lévő vágányrészt tisztán kell tartani, gondoskodni kell a váltók kenéséről. A váltók gondozására vonatkozó biztonsági előírásokat a KSZU-ban kell szabályozni. A váltókat a KSZU-ban kijelölt munkavállalók kötelesek gondozni.

3.1.5. A váltók szabványos állása

3.1.5.1. Minden váltónál meg kell határozni, hogy azt vonat-, illetve tolatásmentes időben melyik állásban kell tartani. Ez a váltó szabványos állása. A KSZU-ban kell rögzíteni a váltók szabványos állását. A kézi állítású váltók ellensúlyára szabványos állásukat feltüntető „A” betűt kell felfesteni.

Ha egy váltó szabványos állásában foglalt vagy rakodás alatt álló járművekre terel, a váltót átmenetileg szabad, vagy kevésbé foglalt vágányra kell átállítani.

A munkavállalóknak kell biztosítaniuk, hogy a védőváltók egyidejű tolatáskor — a vasútüzem-vezető által kijelölt — védő-állásban legyenek.

A vonat közlekedése, illetve a tolatás befejezése után a váltókat szabványos állásukba kell állítani.

Egyes váltóknál olyan rugós vagy ellensúlyos szerkezetet építettek be, amely a váltót mindig azonos állásban tartja. Járműáthaladás után az ilyen váltó eredeti állásába visszaáll.

3.1.5.2. A váltók szabványos állásának kimutatását ki kell függeszteni az állításukkal megbízott munkavállalók szolgálati helyiségében.

3.1.6. A váltók használhatóságának ellenőrzése forgalmi szempontból

A használhatóság forgalmi feltételei

3.1.6.1. A váltó forgalmi szempontból akkor használható, ha:

- a) alkatrészei épek és a mozgatható alkatrészei könnyen mozgathatók,
- b) a simuló csúcscsín tökéletesen simul a tőcsínhez, a másik pedig a tőcsín-től kellő távolságban van,
- c) a tőcsín és a csúcscsín között nincs idegen anyag,
- d) összekötő rúddal rendelkező váltóknál az összekötő rúd nem görbült meg, vagy nem szakadt el,

- e) külső csúcscsínrögzítő szerkezettel (kampózár, zárnyelv) rendelkező váltóknál a szerkezet tökéletesen záródik és
- f) váltójelzős váltónál a váltójelző a váltó állásának megfelelő jelzést mutatja.

**A használhatóság
ellenőrzése**

3.1.6.2. A váltók használhatóságáról meg kell győződni:

- a) szolgálat átvételekor,
- b) ellenőrzések alkalmával,
- c) a váltók állításakor, lezárásakor,
- d) a váltók gondozása alkalmával,
- e) váltófelvágás után.

**A használhatóság
ellenőrzése szolgálat
átvételekor és ellenőrzések
alkalmával**

3.1.6.3. A szolgálat átvétele előtt a váltók állításával megbízottak, illetve a KSZU-ban kijelölt munkavállalók a helyszínen kötelesek a váltók használhatóságáról meggyőződni. Rá-

tekintéssel meg kell vizsgálniuk, azok megfelelnek-e a használhatóság forgalmi feltételeinek.

3.1.6.3.1. A vasútüzem-vezető, a megbízottja, a részlegvezető ellenőrzéseik során az előző pontban leírtak szerint kötelesek meggyőződni mindazon váltók használhatóságáról, amelyek az ellenőrzés útvonalába esnek.

**A használhatóság
ellenőrzése váltóállítás
közben**

3.1.6.4. Villamos úton központból állított váltót illetve villamos retesszel ellátott helyszíni állítású váltót akkor kell használhatónak

tekíteni, ha a váltó állítása után annak végállása a biztosítóberendezésről megállapítható (Kezelési Szabályzat).

3.1.6.4.1. Helyszíni állítású váltó átállításakor mindig meg kell győződni a használhatóság valamennyi forgalmi feltételéről.

3.1.6.4.2. A váltó használhatatlanságáról a vasútüzem-vezetőt és a pályafelügyeletet ellátó szervezetet értesíteni kell.

3.1.7. A váltók állítása

A váltóállítás ideje

3.1.7.1. A váltókat kiszolgáló vonat részére a vágányút beállításakor, tolatás részére pedig olyan időben kell állítani, hogy az átállítás a járműnek a váltóhoz érkezése előtt teljesen befejeződjék. Közvetlenül a haladó jármű előtt csak akkor szabad váltót átállítani, ha az átállítással baleset hárítható el. Nem szabad váltót jármű alatt átál-

lítani, kivéve, ha a megfutamodott járművet másként megállítani nem lehet.

3.1.7.1.1. Tolatás részére helyszíni állítású váltókat a tolatásvezető vagy az általa kijelölt munkavállaló köteles állítani. Központi állítású váltót a váltó kezelésével megbízott munkavállaló köteles állítani.

A váltók állításának részletes szabályozását a KSZU-ban kell a munkavállalók tudomására hozni.

Váltófelvágás

3.1.7.2. A váltófelvágás a helytelenül álló váltónak gyökkel szemben haladó jármű kerekeivel történő átállítása. A váltófelvágás tiltott cselekmény. A rugós váltók esetében a váltóhoz gyök felől közeledő jármű kerekei által történő üzemszerű váltóállítás (felvágás) nem tiltott cselekmény.

3.1.7.2.1. Ha a váltót felvágják, a járművel (járművekkel) azon teljesen át kell haladni. A mozgást csak akkor kell megállítani, ha a továbbhaladás veszéllyel jár. Felvágott váltón a váltó megvizsgálásáig, illetve helyreállításáig nem szabad visszahúzni, visszatolni, vagy csúccsal szemben mozgást végezni.

3.1.7.2.2. A váltófelvágást azonnal jelenteni kell a tolatásvezetőnek, illetve a vasútüzem-vezetőnek, vagy megbízottjának, aki a sajátcélú vasúti pályahálózat pályafelügyeletét ellátó szervezetet köteles értesíteni.

3.1.7.2.3. A felvágott váltót az állításukkal megbízott munkavállaló, illetve a tolatásvezető, továbbá a vasútüzem-vezető, vagy megbízottja köteles használhatóság szempontjából azonnal megvizsgálni. Ha a váltó még megfelel a használhatóság forgalmi feltételeinek, a műszaki megvizsgálásig és a helyreállítás befejezéséig legfeljebb 5 km/h sebesség mellett használható.

Központi állítású váltók felvágása esetén a váltó műszaki megvizsgálására és egyéb teendőkre a Kezelési Szabályzat tartalmaz előírásokat. A felvágott váltóról és a rajta alkalmazható sebességről a vasútüzem-vezető vagy megbízottja Parancskönyvben írásban és szolgálatra jelentkezéskor, illetve szolgálat átadáskor szóban köteles a vasútüzemi munkavállalókat értesíteni.

Ha a felvágott váltó olyan vágányban, vágánycsoportban van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

3.1.8. Váltóellenőrzés

Alapszabályok

3.1.8.1. Váltóra járművel ráhaladni csak a váltó ellenőrzése és az azt követő jelzés vagy értesítés után szabad. Helytelenül álló váltóra — rugós váltót kivéve — járművet bocsátani nem szabad.

3.1.8.1.1. Minden tolatási mozgás megkezdése előtt meg kell győződni arról, hogy a váltók a kijelölt iránynak megfelelő állásban állnak-e.

3.1.8.1.2. Mind a helyszíni állítású, mind a központi állítású váltó ellenőrzésekor meg kell győződni arról, hogy a tolatási mozgás tervezett útvonalán a járműmozgásnak nincs akadálya (vágányút-ellenőrzés). Ezt a tolatásvezető vagy a tolatócsapatnak a váltóellenőrzéssel megbízott tagja köteles végezni.

3.1.8.1.3. A tolatást csak a váltó- és vágányút-ellenőrzés megtartása után szabad elrendelni.

3.1.8.1.4. Központból állított váltó ellenőrzése után a váltóállító munkavállaló a megfelelő „Közeledj felém!”, illetve „Távolodj tőlem!” jelzéssel köteles a tolatásvezetőnek jelezni, hogy az ő részéről a tolatásnak akadálya nincsen. Ezután a tolatásvezető vagy személyesen, vagy a tolatócsapat megbízott tagja útján köteles meggyőződni a váltójelzők megtekintésével a váltók helyes állásáról, s a személyes meggyőződés vagy a megbízott munkavállalótól vett jelzés szerint intézkedhet a mozgás megkezdésére.

3.1.8.1.5. A helyszíni állítású váltók esetében, ha az ellenőrzést nem személyesen a tolatásvezető végzi, a tolatásvezető az ellenőrzéssel megbízott munkavállalótól vett jelzés szerint intézkedik a mozgás megkezdésére.

3.1.8.1.6. A vontatójármű vezetője és a tolatócsapat tagjai is tartózkodási helyükről, illetve ahonnan az már lehetséges, kötelesek a váltó helyes állását és a vágányutat megfigyelni és akadály esetén a járművet megállítani, illetve a tolatást megtiltani.

3.2. ÚTSOROMPÓ, SOROMPÓKEZELÉS

A sorompókezelés általános szabályai

3.2.1. A vasúti átjáró (a továbbiakban: útátjáró) biztosítására szolgáló berendezések: a fényesorompó, a fény- és félsorompó és a teljes sorompó (továbbiakban összefoglaló elnevezéssel: útsorompó).

Az útsorompókat — kivéve az önműködő fény-, illetve félsorompókat — a kijelölt munkavállaló köteles kezelni.

Az útsorompót a vonat közlekedése, illetve tolatás tartamára kell lezárni. Ha az útátjárót jelzőőrrel kell fedezni, a jelzőőr is ezekben az esetekben köteles az út forgalmának védelméről gondoskodni.

E fejezetben leírt szabályokat kell alkalmazni akkor is, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálása vonattal történik.

3.2.1.1. Szigorúan tilos útsorompót vonatmentes időben, tolatási szünetekben zárva tartani és ezzel a közúti közlekedést zavarni. Kivételt képez az ún. „Felhívásos sorompó”, amelynek szabványos helyzete a lezárt állás.

Útsorompót 10 percnél hosszabb ideig vonatközlekedés miatt folyamatosan zárva tartani csak a közlekedési hatóság által engedélyezett helyeken szabad. A 10 percnél hosszabb ideig zárva tartható útsorompót erre utaló felirattal meg kell jelölni. Az útsorompót tolatáskor nem szabad 10 percnél hosszabb ideig zárva tartani.

3.2.1.2. A kézi kezelésű teljes sorompót lezárás alkalmával teljesen le kell zárni, felnyitás alkalmával pedig teljesen fel kell nyitni. A hajtóművet mindig a végállásig kell forgatni, illetve működtetni.

Ha a sorompókezelő járműmegfutamodást vesz észre, vagy arról értesül, köteles az útsorompót azonnal lezárni.

3.2.1.3. A kezelési helyről áttekinthető útátjáró teljes sorompójának lezárása alkalmával ügyelni kell arra, hogy a sorompórudak közé ne záródjék gyalogos, közúti jármű.

Ha az útsorompó használhatatlanná válik, akkor ezt a tényt a KSZU-ban kijelölt munkavállalónak azonnal jelenteni kell. Jelentéstételre az a munkavállaló kötelezett, aki a használhatatlanságot megállapította.

Fénysorompó használhatatlansága

3.2.2. Használhatatlan a fényesorompó, ha: — a berendezés zavarának észlelése után — a Kezelési Szabályzatban előírtak betartása mellett — nem lehet a zavart megszüntetni,

- a berendezést kikapcsolták,
- bármely esetben a kézi kezelés ellenére a villogó fehér fény a fénysorompón megmarad,
- olyan mértékben megsérül (pl. fénysorompó berendezés jelzőjének összetörése, kidőlése stb.), hogy funkcióját nem képes betölteni.

Jelzőőr (jelzőőrök) alkalmazása
--

3.2.3. Jelzőőrt kell alkalmazni:

- teljes sorompó használhatatlansága esetén a kiszolgáló vonatok közlekedése és tolatás közben,
- útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál, továbbá fény-, illetve fény- és félsorompó használhatatlansága esetén tolatás közben,
- csatlakozó vasúti pályán, összekötő vasúti pályán lévő olyan útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál vonat közlekedése és tolatás közben, ahol jelzőőr alkalmazását a hatóság előírta,
- tolt menetben történő sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálás esetén valamennyi útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál vonat közlekedése és tolatás közben,
- helyből kezelt sorompók működtetésére akkor, ha ott sorompóőr nem teljesít szolgálatot.

3.2.3.1. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő- vagy csatlakozó vasúti pályán jelzőőrrel fedezendő, illetve helyből kezelt útsorompó van, de a helyszínen munkavállaló nem végez szolgálatot, akkor jelzőőrt (sorompókezelőt) a kiszolgáló menettel kell a helyszínre szállítani.

A menetet az útátjáró előtt meg kell állítani és azon csak az út fedezése után szabad áthaladni. Áthaladás után a jelzőőr (sorompókezelő) felvétele végett meg kell állni, ha a további munkáknál nem nélkülözhető.

Részletes rendelkezéseket a KSZU tartalmaz.

3.3. TOLATÓSZOLGÁLAT

3.3.1. Általános rendelkezések

Alapszabályok

3.3.1.1. Tolatás engedélyezésére jogosított munkavállaló engedélye, továbbá tolatásvezető jelenléte és személyes vezetése nélkül sehol és sohasem szabad tolatni. Engedélyt a tolatásra a tolatásvezetőnek kell adni, és a tolatás engedélyezéséről a tolatásban részt vevő valamennyi munkavállalót értesíteni kell.

A tolatásvezető és a tolatásban részt vevő munkavállalók is egyénileg felelősek a biztonságos tolatás előkészítéséért és azért, hogy szabálytalan, veszélyes tolatási műveletek ne történjenek, valamint a tolatás megszakítása vagy befejezése után a járművek megfutamodás elleni biztosításáért.

A rögzítő saruk felhasználásának szabályait a KSZU-ban kell előírni.

A sajátcélú vasúti pályahálózaton tolatás csak bejárással végezhető, kapcsolatlan járművekkel tolatást végezni, szalasztani, gurítani tilos!

3.3.1.1.1. Tolatás közben a tolatásvezetők kék színű, a kocsirendezők sárga színű védősisakot kötelesek viselni.

Ha a közforgalmú vasút védelmére a sajátcélú vasúti pályán elhelyezett védelmi berendezés (vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru, terelő csonkavágány váltója) a vágányt elzáró vagy terelő szabványos helyzetében nem zárható le, a helyreállításig a használatnak a sajátcélú vasúti pályán csak a pályahálózat-működtető által meghatározott feltételek megtartásával szabad járművet mozgatnia.

A tolatás engedélyezése

3.3.1.2. Sajátcélú vasúti pályahálózaton belső tolatást a vasútüzem-vezető vagy megbízottja engedélyezhet.

Értesítés a tolatás engedélyezéséről

3.3.1.3. Tolatás engedélyezésekor, továbbá a tolatás engedélyezéséről szóló értesítés alkalmával közölni kell az elvégzendő feladatokat, azok sorrendjét, a tolatás megkezdésének, és ha lehetséges, befejezésének idejét, fel kell hívni a figyelmet az esetleges tolatási korlátozásokra és arra is, hogy ha a vágányok között, mellett vagy fölött a tolatószemélyzethez nem tartozó munkavállalók munkát végeznek.

A tolatásvezető kijelölése

3.3.1.4. Minden tolatócsapathoz külön tolatásvezető szükséges. Ha a sajátcélú vasúti pályán egy időben több tolatócsapat végez szolgálatot, munkájukat a vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a részlegvezető köteles irányítani. Irányító személy jelenléte azonban nem csökkenti az egyes tolatásvezetők egyéni felelősségét.

A tolatásvezető teendői

3.3.1.5. A tolatásvezető a tolatást a helyszínen köteles vezetni. A tolatásvezetőnek olyan helyen kell tartózkodnia, ahonnan a tolatószemélyzettel közvetlenül vagy jelzésadás útján értekezni tud, a vágányzatot kellő távolságban áttekintheti és megfigyelheti a tolatásban részt vevők, valamint a járművek mozgását. Ki kell jelölnie, hogy ki, milyen feladatot fog ellátni.

Tolatási mozgás megkezdése előtt köteles a tolatásban részt vevő munkavállalókkal közölni az elvégzendő műveleteket és azok végrehajtási módját. Tolatás közben köteles ellenőrizni, hogy a munkavállalók helyükön vannak-e és rendelkezéseinek megfelelően végzik-e a munkát.

Váltózárral felszerelt olyan váltó zárját, amelynek kulcsát a sajátcélú vasúti pálya használója őrzi, a tolatásvezető a tolatás megszakítása vagy befejezése után köteles a váltót szabványos állásban lezárni, vagy lezáratni. Ugyanezek vonatkoznak a váltózárral függésben nem lévő vá-

gányzáró sorompók, kisiklasztó saruk kulcsaira is. A kivett kulcsokat a vasútüzem-vezető által a KSZU-ban kijelölt helyen kell elzárva őrizni.

Amennyiben a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vasúti társaság szolgálja ki, a sajátcélú vasúti pályahálózatot használó tolatásvezetője, a kiszolgálás vagy a tolatás befejezése után, illetve üzemelési szünetben a helyi felügyelettel megbízott munkavállalója köteles meggyőződni arról, hogy a váltók szabványos, illetve a helyzetnek megfelelő irányba állnak-e. Ha szükséges, köteles a váltókat átállítani.

Tolatási szünetről és a szünetelés időtartamáról a tolatásvezető a tolatásban részt vevőket köteles értesíteni.

A tolatószemélyzet csak a tolatásvezető előzetes engedélyével hagyhatja abba a munkát, illetve hagyhatja el a tolatási körzetet. Vasúti vontatójármű személyzetének eltávozására és ezzel kapcsolatos teendőire a vontatójármű, illetve a berendezés kezelésére vonatkozó rendelkezések is tartalmazznak szabályozást.

3.3.1.5.1. A tolatásvezető az első mozgás megkezdése előtt köteles intézkedni, hogy:

- a) a vágányok közelében, a vágányok fölött, a kocsikon vagy a kocsilépcsőn tartózkodókat a járművekben tartózkodó nem szállított személyeket távolítsák el,
- b) a kocsiknál szüntessék meg a rakodást, illetve a javítást, és távolítsák el a kocsikat a rakodóhellyel összekötő tárgyakat,
- c) a mozgatandó kocsik ajtóit csukják be, a nyitott kocsik ajtóit rögzítsék, a kocsikat kapcsolják össze,
- d) távolítsák el a vágányról a védelmi berendezéseket és a megfutamodás megakadályozására használt eszközöket,
- e) kellő helyen elegendő fékező és váltóállító dolgozó, fékezőeszköz és rögzítő saru (alátétfa) álljon rendelkezésre.
- f) a közúti járműveket és rakodógépeket távolítsák el az úrszelvényből, illetve az üzemi közlekedési térből, továbbá a rakodógépekkel szüntessék meg a rakodást.

A tolatás megkezdéséről értesítést adó, illetve az a) — c) és f) alpontban felsorolt ténykedések végrehajtására utasítást adó munkavállaló egyidejűleg köteles figyelmeztetni az érdekelteket arra, hogy a tolatás befejezéséről ő fog értesítést adni, mástól ilyen értesítést ne vegyenek tudomásul.

3.3.1.5.2. A tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtt — függetlenül attól, hogy közte és a mozdonyvezető között van-e rádiókapcsolat — köteles személyesen vagy az általa a tolatásban résztvevők részére kiadott rendelkezések (3.3.1.6. pont) végrehajtását igazoló bejelentés alapján meggyőződni arról, hogy:

- a) a tervezett mozgást semmi sem akadályozza és a mozgás következtében nem keletkezik járműmegfutamodás vagy más veszélyes helyzet,
- b) a mozgatandó járművek kézi- vagy rögzítőfékjét feloldották-e, a járművek kerekei alól az alátét fákat, kulccsal lezárható kocsifogó alátéteket, rögzítősarukat eltávolították-e,
- c) a szükséges kézi- vagy rögzítőféket meghúzták-e azokon a járműveken, amelyekre tolatást fognak végezni,
- d) a kezelendő kézi- vagy rögzítőfékeket megvizsgálták-e,
- e) a tolatási mozgást szabályozó jelzők tolatást engedélyeznek-e, a váltók helyesen állnak-e,
- f) a sajátcélú vasúti pályát fedező főjelző(k) továbbhaladást megtiltó állásban van (vannak),
- g) lezárták-e az útsorompókat, illetve helyükön vannak a jelzőőrök.

Mindezekről a tolatásvezető személyesen, vagy a tolatásban részt vevőktől érdeklődés útján köteles meggyőződni.

<p>A tolatásban résztvevők kötelességei</p>
--

3.3.1.6. A tolatásban részt vevők kötelesek:

- a) a kijelölt feladatokat és a tolatásvezető rendelkezéseit végrehajtani;
- b) megfigyelni és továbbadni egymás jelzéseit;
- c) a tolatás részére beállított vágányútban érdekelt váltók átállítását jelezni és ellenőrizni;
- d) figyelni a teret és a járműveket;
- e) megakadályozni a járművek megfutamodását;
- f) kéznél tartani a járművek megállításához és állva tartásához szükséges eszközöket;
- g) ha lehetséges, a sajátcélú vasúti pálya túlsó végén a váltókat terelő csonkavágányra, vagy emelkedésben lévő más vágányra állítani.

3.3.1.6.1. Ha a tolatás nem terjed a vágányzáró sorompó vagy kisiklasztó saru helyéig, akkor ezek a vágányon hagyhatók, azonban erről a körülményről a tolatásban résztvevőket értesíteni kell és a tolatott járműveket még a sorompó, illetve a saru előtt meg kell állítani.

3.3.1.6.2. Tolatás közben nem szabad:

- a) járműveket a biztonsági határjelzõn kívül hagyni, ha az veszélyeztetheti következő tolatási mozgást,
- b) váltóra haladni a vágányút beállítását közlő jelzés vagy értesítés előtt, illetve a vágányút beállításáról való meggyőződés előtt,
- c) jármű tetején, rakományán, ütközőjén, sárga alapra festett fekete átlós sávokkal megjelölt veszélyes felületén, kapcsolókészülékén, csapágytokján, lépcsőjén (kivéve: a fékálláslépcső és a kocsisaroklépcső), a mozdony homlokán (kivéve: a mozdony tartózkó-

- d) haladó járműről messze kihajolni,
- e) egymáshoz 10 méternél közelebb álló járművek ütközői között egyenes testtartással a járművek közé menni, vagy a vágányon átmenni,
- f) oldalrakodó, homlokrakodó, a vágányhoz közel álló kerítés vagy más létesítmény (űrszelvénybe nyúló is), a vágány közelében lerakott anyag, illetve tárgy és a tolatott járművek között tartózkodni,
- g) lépésnél nagyobb sebességgel haladó járműre felugrani vagy arról leugrani,
- h) lépésnél kisebb sebességgel haladó járműre felugrani vagy arról leugrani, ha az bármely ok (pl. Térvilágítás, rögzíthető kapaszkodó készülék hiánya, botlásveszély stb.) miatt veszélyes,
- i) mozgó járművek közé menni,
- j) mozgó járműről testtel, a menet irányával ellenkező irányba fordulva leugrani,

Átadó-átvevő, vonatfogadó vágány felhasználása

3.3.1.7. Az átadó-átvevő vágányokat, továbbá a kiszolgáló menet fogadására kijelölt vágányt tolatásra felhasználni csak a vasútüzem-vezető engedélyével szabad, kivéve azt a vágányt, amelyet a kiszolgáló vasúti társaság által továbbítandó kocsik részére kijelöltek. Részletes szabályozást a KSZU tartalmaz.

Egyidejű tolatások

3.3.1.8. A KSZU, illetve az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás határozza meg, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásával egyidejűleg a sajátcélú vasúti pályán végezhető-e tolatás, és ha igen, hol.

A sajátcélú vasúti pálya használója a sajátcélú vasúti pályán egyidejűleg több helyen végezhet tolatást, ha a más-más helyen végzett tolatások egymást nem veszélyeztetik. Egyidejű tolatást csak akkor szabad végezni, ha a tolatások terelési lehetőséggel egymástól függetlenül végezhetőek, terelési lehetőség hiányában akkor, ha a mozgások ellentétes irányba történnek.

Ha az sajátcélú vasúti pályán egyidejű tolatás lehetséges, a tolatási körzeteket ki kell jelölni, és azokat a KSZU-ban rögzíteni kell.

Egy tolatási körzetből egy másikba vasúti járművel mozgást végezni csak akkor szabad, ha az érdekelt tolatásvezetők arra előzetesen megállapodtak, a veszélyes tolatást megszüntették és a járműveknek az érdekelt tolatási körzetből a másik körzetbe a mozgást biztosították.

A kijelölt tolatási körzetekben a tolatást úgy kell végezni, hogy az a szomszédos tolatási körzetet ne érinthesse. Ezt, — ha terelési lehetőség

van — a váltó terelőállásba állításával kell biztosítani. Terelési lehetőség hiányában a másik körzet felé történő jármű megfutamodás megakadályozására a vágányzatnak azon a részén, ameddig a másik körzet felé tolatni kívánnak, a tolatásvezető a tolatócsapat egyik tagját köteles kirendelni, akinek kötelessége a veszélyes helyzetet megakadályozni.

A tolatásvezetők az egyidejű tolatásokról saját tolatószemélyzetüket kötelesek értesíteni. Az értesített munkavállalók kötelesek a teret, továbbá a járművek mozgását figyelni és a jelentkező veszélyt idejében tett intézkedésekkel elhárítani.

3.3.1.8.1. Azonos, vagy más-más nyomtávolságú vágányok keresztezésén vagy fonódásán egyidejűleg csak az egyik vágányon szabad tolatást végezni.

Ha a különféle nyomtávolságú vágányok váltóval kapcsolódnak egymáshoz, a váltó biztonsági határjelzője előtt 20 m-re a váltóra való ráhaladást tiltó “Megállj-jelző”-t kell kitűzni a tolatás megkezdése előtt.

A kitűzött “Megállj-jelző”-t csak akkor szabad eltávolítani, ha a másik nyomtávolságú vágányon történő tolatásnak már nincsen akadálya.

A “Megállj-jelző” kitűzésére és eltávolítására is az a tolatásvezető köteles intézkedni, aki a tolatást kezdeményezi, illetve végezte.

“Megállj-jelző”-t kell kitűzni akkor is, ha a különféle nyomtávolságú vágányok keresztezéssel, fordítókorong vagy tolópad útján kapcsolódnak egymáshoz. Ilyenkor a kapcsolódási pont közelében alkalmas helyen kell a jelzőt kitűzni.

Ha a más-más nyomtávolságú vágányok nem kapcsolódnak egymáshoz, a felsorolt berendezések egyikével sem, hanem sínszálaik csupán egy vágányszakaszon egymás mellett vagy között vezetnek, az a tolatásvezető, aki valamelyik nyomtávolságú vágányon tolatást kíván végezni, köteles előbb az általános tolatási szabályok szerint meggyőződni arról, hogy a végzendő tolatásnak nincsen akadálya.

Ilyen helyen végzendő tolatás megkezdése előtt a másik vágány felől a tolatással veszélyeztetett helyet (vágánykeresztezést, vágányfonódást) mindkét irányból kitűzött “Megállj-jelző”-vel kell fedezni a tolatás tartama alatt. A “Megállj-jelző” kitűzéséről, a tolatás után annak eltávolításáról az a tolatásvezető köteles gondoskodni, aki a vágányon a tolatást kezdeményezte, illetve végezte.

A “Megállj-jelző”-t a fedezendő pont előtt 20 m-re kell kitűzni. A “Megállj-jelző” előtt “Megállj-jelző előjelzőjé”-t nem kell alkalmazni.

Nem szükséges a „Megállj-jelző”-t kitűzni akkor, ha az előírt helyeken megfelelő védelmi berendezések (pl. vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru, tolatásjelző, stb.) vannak és azokat a Kezelési Szabályzatban foglaltak szerint kezelik.

A részletes szabályozást a KSZU tartalmazza.

3.3.1.8.2. Nagyobb kocscsoporttal végzett átállítás alkalmával, valamint valamely vágányon álló járművek összetolásakor a vágány túlsó végén a veszélyeztetett tolatásokat szüneteltetni kell.

Tolatás személyek felé és át nem tekinthető vágányra

3.3.1.9. Át nem tekinthető vágányon végzett tolatás alkalmával, továbbá ha a bejárando vágányok között személyek tartózkodnak, valamint, ha a bejárando vágányok mellett, között vagy fölött vasútüzemi vagy vasútüzemen kívül álló munkavállalók engedélyezett munkát végeznek: a tolatott járművek előtt kellő távolságban jelzést adó munkavállaló köteles haladni, a mozdonyvezető felé megfelelő jelzést adni, a személyeket illetve a munkát végzőket pedig távozásra utasítani.

Tolatás fokozott gonddal tolatandó járművekkel

3.3.1.10. A személyek által elfoglalt kocssal, élőállattal megrakott kocssal, folyadékkal töltött tartálykocssal, veszélyességi bárcákkal megbárcázott kocssal, továbbá sérült járművekkel végzendő tolatásról a tolatásvezető a tolatás megkezdése előtt köteles értesíteni a tolatásban részt vevő munkavállalókat, s ha szükséges, tolatás közben is figyelmeztetni őket az óvatosan vagy különösen óvatosan végzendő tolatásra.

3.3.1.10.1. Olyan járművet, amelyen az ütközők részben vagy teljesen hiányoznak: csak egyenként szabad tolatni. Mozdonnyal végzett tolatás alkalmával a mozdony és a kocsi között merev kapcsolórudat kell alkalmazni akkor, ha a kapcsolás az ütközőhiányos végen történik.

3.3.1.10.2. Olyan járművet, amelyen teljes vagy részleges ütközőhiány van: a hiányos végen csak megfutamodás megakadályozása végett szabad más járművel összekapcsolni.

Tolatás javító-, tisztító-, lefejtő-, töltő- stb. vágányokon

3.3.1.11. Járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése ha olyan vágányzaton történik, melyre a hatóság védelmi berendezést írt elő, akkor azt működtetni kell. A védelmi berendezés használata nélkül (tölteni, lefejtteni stb.) tilos.

Ha a védelmi berendezés használhatatlan, akkor a Megállj! jelzőt a használhatatlan védelmi berendezéssel egyvonalban, a vágánytengelyben kell kitűzni.

3.3.1.11.1. Járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése ha olyan vágányzaton történik, melyen nincs a hatóság által jóváhagyott védelmi berendezés, akkor az alábbiak szerint kell eljárni.

Járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése előtt a munkahelyet a vágány mindkét végén, a biztonsági határjelzőnél a sínszalak közé tűzött „Megállj-jelző”-vel fedezni kell és a vágányra vezető váltókat védőállásba kell állítani.

Ha a vágányon veszélyes árut töltenek vasúti kocsiba, vagy abból azt fejtenek le, a váltókat védőállásukban lezárhatóvá kell tenni. Ha a lezárás váltózárral történik, a tolatásvezető a váltózárral kulcsokat a töltő/lefejtő hely alkalmas helyén elhelyezett naplóba tett (dátum, óra, perc) bejegyzéssel a töltést, lefejtést irányító, ellenőrző személynek írásban adja át. Az átvételt írásban el kell ismerni. A váltózárral kulcsok visszavétele ugyanilyen módon történik. Központi állítású váltók esetén a véletlen állítás lehetőségét meg kell akadályozni.

A „Megállj-jelző” előtt nem kell előjelzőt alkalmazni.

A munkáról a munkát vezető munkavállaló a munka megkezdése előtt, majd befejezése után a körzet szerint illetékes tolatásvezetőt értesíteni köteles. A jelző kitűzése, eltávolítása, a váltókkal kapcsolatos biztonsági teendők elvégzése a tolatásvezető kötelessége. A munkavezető csak a tolatásvezetőtől kapott engedély birtokában kezdheti meg a munkát. A tolatásvezető engedélyt csak a biztonsági teendők elvégzése után adhat, a fedezést csak akkor szüntetheti meg, és akkor végezhet a vágányon tolatást, ha személyesen meggyőződött a munka befejezéséről.

A vágányon a munka tartama alatt csak elkerülhetetlen esetben szabad tolatni. A feltétlenül elvégzendő tolatás megkezdése előtt a tolatásvezető a munkát végzőket (végzőt) az 3.3.1.5.1. pontban szabályozott módon köteles a munka abbahagyására és távozásra utasítani, illetve utasíttatni. A tolatás befejezése után a tolatásvezető köteles gondoskodni az eltávolított „Megállj-jelző” visszahelyezéséről és a váltók védőállásba való állításáról. Részletes szabályozást a KSZU tartalmaz.

Tolatás rugós váltón

3.3.1.12. Rugós váltót szabványos állásból a váltó gyöke felől a csúcs irányába haladó jármű kerekei állítják át, áthaladás után a váltó rugó segítségével visszaállítódik szabványos állásába. Ilyen váltón csak akkor szabad visszatolni, ha előbb a mozgó jármű (járművek) teljesen áthaladt(-ak) a váltón. Járművel helytelenül álló rugós váltón a gyök irányából a csúcs irányába a hatóság által engedélyezett sebességgel szabad áthaladni. Ha a váltó átállítása válik szükségessé, az átállítás előtt a rugóerőt meg kell szüntetni.

Tolatás vasúti járműmérlegen

3.3.1.13. Nem szabad mozdony által nem járható vasúti járműmérlegre mozdonyt bocsátani. Meghatározott sorozatú mozdonyok által járható vágánymegszakításos vasúti járműmérlegen legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad a mozdonynak haladnia.

3.3.1.13.1. Vágánymegszakításos vasúti járműmérlegre nem szabad szalasztani. Ilyen mérlegen — veszélyelhárítást kivéve — nem szabad féksarut alkalmazni és befejezett járművet átbocsátani.

Tolatás útátjárón

3.3.1.14. A 3.3. fejezetben leírtakon túlmenően a tolatások alkalmával még a következőket is be kell tartani.

3.3.1.14.1. Tolatás útsorompóval felszerelt közúti, valamint üzemi útátjárón. A hatóság határozza meg, hogy mely útátjárót kell útsorompóval biztosítani. A következő *a) – d)* pontokban foglaltak egyaránt érvényesek útsorompóval felszerelt belső üzemi útátjárókra is.

- a)* Az útsorompót vasúti járműnek az útátjárón végzendő mozgása megkezdése előtt le kell zárni, illetve a fénsorompót az áthaladást megtiltó állásba kell állítani. Útátjárón át végzett tolatást a helyi adottságoknak megfelelően, de legalább 10 percenként meg kell szakítani.
- b)* A sorompókezelőt a sorompó lezárására utasítani kell. Az utasítást a tolatásvezető köteles adni. Az utasítás a helyi adottságoknak megfelelően távbeszélőn vagy élőszóval történik. A sorompókezelő az útsorompót a felhívásra köteles lezárni és zárva tartani mindaddig, amíg a vasúti járművek gyalogosokat, közúti belső anyagmozgató járműveket veszélyeztethetik. A tolatásvezető vasúti járműnek az útátjáróhoz való közeledésekor idejében köteles rendelkezése végrehajtását ellenőrizni, s ahhoz képest intézkedni. A sorompókezelő utasítás nélkül is köteles az útsorompót lezárni, ha az útátjáró felé közeledő vasúti járművet vesz észre. Tolatás közben vagy tolatási mozgások közötti szünetben csak a tolatásvezető rendelkezésére vagy a tőle kért és kapott engedély birtokában szabad az útsorompót felnyitni. Ilyenkor csak abban az esetben szabad az útsorompó felnyitására rendelkezést, engedélyt adni és az útsorompót felnyitni, ha: a mozdony az útátjáró és a tolatott járművek között áll, vagy pedig a mozgás az útátjárótól távolodik. Útátjárót érintő tolatás befejezése után is csak a tolatásvezetőtől kapott engedély után szabad az útsorompót felnyitni. A kiszolgáló vasúti társaság menete által érintett útátjárók útsorompóinak kezelésére a KSZU tartalmaz szabályozást.
- c)* A lezárt szabványos helyzetű, ún. felhívásos útsorompó felnyitását esetenként kérni kell a sorompókezelőtől. A sorompókezelő csak akkor nyithatja fel a felhívásos útsorompót, ha annak akadálya nincs, az útátjárón áthaladók kötelesek áthaladás után a lezárást kérni.
- d)* Ha az útátjárón a vasúti közlekedést veszélyeztető akadály keletkezik: a sorompókezelő, illetve az a munkavállaló, aki az akadályt először észreveszi, köteles erről azonnal értesíteni a tolatásvezető-

ket és a vasútüzem-vezetőt is. Ha az útátjáró a kiszolgáló vasúti társaság által végzett bármilyen járműmozgatás útvonalában fekszik, az akadályról értesíteni kell a kiszolgáló állomást is. Ha ilyenkor a kiszolgáló vonat (menet) már útban van a sajátcélné vasúti pályahálózatra vagy a belső üzemben végzett tolatás van folyamatban az útátjáró felé, a kiszolgáló vonatot, illetve a belső üzemi tolatást meg kell állítani és az akadály elhárításáig a vasúti járművek közlekedését szüneteltetni kell. Az akadályt meg kell szüntetni. Az akadály tartama alatt az előre nem látott vágányzárra előírtak szerint kell eljárni (3.9.2.3. pont).

3.3.1.14.2. Tolatás útsorompóval fel nem szerelt útátjárón, valamint sorompóval felszerelt útátjárón, ha az útsorompó használhatatlanná vált.

A következő *a) – h)* pontokban foglalt rendelkezések egyaránt érvényesek az útsorompóval fel nem szerelt közúti, valamint az üzemi útátjárókra is.

- a)* Útsorompó használhatatlanságáról a sorompókezelő köteles azonnal értesíteni a tolatásvezetőket és jelentést tenni a vasútüzem-vezetőnek. A sorompókezelő a vasútüzem-vezetőtől köteles a jelzőőr kirendelését is kérni. A vasútüzem-vezető a jelzőőr azonnali kirendeléséről és a hiba megszüntetéséről köteles gondoskodni. A kiszolgáló vasúti társaság által végzett bármilyen járműmozgással érintett útsorompó használhatatlanságáról a kiszolgáló állomást is értesíteni kell. Sorompókezelőt jelzőőrként igénybe venni csak akkor szabad, ha a sorompó-kezelésen kívül más, vasútüzemi ténykedése nincs.
- b)* A hatóság határozza meg, hogy mely útátjáróknál elégséges egy jelzőőrt és mely esetekben kell két jelzőőrt alkalmazni.
- c)* A jelzőőrt (-őröket) a vasútüzem-vezető jelöli ki. Jelzőőri szolgálatra rendszeresen ugyanazokat a munkavállalókat kell kirendelni. A jelzőőrt(-őröket) a közúti "Megállj!" jelzés adásához szükséges jelzőeszközökkel kell ellátni. A jelzőeszközök használaton kívüli őrzési helyét a vasútüzem-vezető határozza meg. Ahol sorompókezelői helyiség van, a jelzőeszközöket ott kell készletben tartani.
- d)* Használhatatlan útsorompóknál az útátjáró fedezésére a használhatatlanság tartamára — a tolatócsapat létszámán felül — jelzőőrt kell alkalmazni. Útsorompóval fel nem szerelt útátjárók fedezésére jelzőőrt(-őröket) kell kirendelni az útátjáróhoz a napi üzemelés tartamára, vagy esetről-esetre a kiszolgáló vonat (menet) közlekedésének vagy a tolatás idejére kirendelt jelzőőrrel(-őrökkel) kell az útátjárót fedezni. A helyi viszonyok és az útátjárót érintő tolatások sűrűsége alapján a vasútüzem-vezető határozza meg, hogy folyamatosan vagy esetről-esetre kirendelt jelzőőr(-őrök) kötelesek-e az útátjárót fedezni. A jelzőőrrel(-őrökkel) fedezendő útátjáróhoz

szükséges jelzőőr(-őrök) kirendelésére, szolgálata megkezdésére, befejezése időpontjára a vasútüzem-vezető rendelkezik. A jelzőőr(-őrök) szolgálata megkezdését és befejezését köteles a tolatási körzet szerint illetékes tolatásvezetőnek bejelenteni. A jelzőőr(-őrök) a meghatározott munkaideje alatt helyét nem hagyhatja el. A jelzőőrnek(-őröknek) az útátjárón át történő tolatás előtti és utáni értesítésére, az útátjárón át vasúti mozgásra, a tolatás megszakítására, az útátjárón át gyalogosok, közúti járművek átbocsátására az útsorompóval felszerelt útátjárókra vonatkozó szabályok érvényesek.

- e) Esetről esetre kirendelt jelzőőrrel(-őrökkel) fedezendő útátjárók fedezéséhez a tolatócsapat létszámát lehetőség szerint úgy kell biztosítani, hogy a fedezéshez szükséges jelzőőri létszám a tolatáshoz szükséges munkavállaló létszámon felül álljon rendelkezésre. A tolatásvezető köteles a jelzőőrt(-őröket) az útátjárón végzendő vasúti járműmozgatás megkezdése előtt a fedezésre utasítani. Ahol az útátjáró előtt "Megállás helye jelző"-t helyezték el, az útátjáró felé haladó járműveket a "Megállás helye jelző" előtt meg kell állítani. A jelzőőr(-őrök) ezután az útátjárónál köteles(-ek) helyét (helyüket) elfoglalni és a közút felé "Megállj!" jelzést adni. A jelzőtől való továbbhaladásra a tolatásvezető csak azután adhat rendelkezést, ha az útátjáró fedezéséről meggyőződött. Jelzőőrrel(-őrökkel) fedezendő olyan útátjárót, amely előtt "Megállás helye jelző" alkalmazását nem írta elő az engedélyező hatóság, vasúti járművel 20 méternél kisebb távolságra megközelíteni, illetve az útátjáró felé ennél kisebb távolságról elindulni csak akkor szabad, ha a tolatásvezető a fedezésről gondoskodott, annak végrehajtásáról meggyőződött és a jármű elindítására már rendelkezett.
- f) A jelzőőr (jelzőőrök) felállítási helyét a helyi viszonyoknak megfelelően útátjárónként a vasútüzem-vezető határozza meg. A jelzőőr (jelzőőrök) a közúti jelzés adása közben csak a jelzésadásra előírt jelzőeszközt használhatja. A tolatószemélyzet részére — veszélyelhárítást kivéve — jelzést, rendelkezést nem adhat.
- g) A sajátcélú vasúti pályahálózat használó telepén lévő útátjárókon át a tolatási sebesség legfeljebb 5 km/h lehet.
- h) A sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját munkavállalóit az útátjárókon történő közlekedés szabályaira köteles a munkavédelmi oktatások keretében kioktatni.

Mozdonyok mozgásának szabályozása

vállaló köteles kísérni.

3.3.1.15. Az egyedül közlekedő mozdonyokat a tolatásvezető vagy az általa kijelölt munka-

A vágányút beállításának közlése

3.3.1.16. Ha a tolatás közben a váltót (váltókat) nem a tolatásvezető állítja: a váltót állító

munkavállaló a kért vágányút beállítása után köteles azt a tolatásvezetővel közölni, illetve a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez, folytatásához szükséges jelzést adni.

Azokat a váltókat, amelyek járműmegfutamodás, vagy bármilyen tolatással való veszélyeztetés ellen védelmet biztosítanak, a tolatás tartama alatt a védelmet nyújtó állásba kell állítani, illetve tartani.

Ha a tolatás részére nem kell váltót állítani, a váltókezelő csak akkor köteles a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez, illetve folytatásához jelzést adni, ha az összekötő-, illetve a csatlakozó vasúti pálya felé irányuló tolatás a vágány biztonsági határjelzőjén túl terjed. Nem kell a vágányút beállítását kézijelzéssel közölni akkor, ha annak megtörténtét a biztosított tolatásjelző "Szabad a tolatás" jelzése jelzi, vagy a váltóállító munkavállaló a tolatásvezetőt a vágányút beállításáról előszóval vagy távbeszélőn értesíti.

A tolatásvezető csak a kézijelzés, illetve a tolatásjelző "Szabad a tolatás" jelzésének megfigyelése vagy az értesítés vétele után adhat engedélyt a tolatási mozgás megkezdésére, illetve folytatására.

3.3.1.16.1. Ha a látási viszonyok lehetővé teszik: a tolatószemélyzet tagjai váltóra haladás előtt kötelesek megfigyelni a váltójelző jelzését, váltójelzővel fel nem szerelt váltónál pedig a váltó állását.

3.3.1.16.2. A mozdonyvezető csak akkor indíthatja el mozdonyát, ha a mozgás megkezdésére a tolatásvezetőtől előszóval engedélyt kap, vagy ha a munkáról történt előzetes tájékoztatás után a tolatásvezetőtől közvetlenül vagy továbbítás útján jelzést kap.

Tolatási sebesség

3.3.1.17. Mindenkor csak olyan sebességgel szabad tolatni, hogy a járműveket a rendelkezésre álló fékező erők felhasználásával a tervezett helyen biztosan meg lehessen állítani.

Az alkalmazható legnagyobb sebesség:

- emberi erővel végzett tolatás közben a lépésben haladó ember sebességének megfelelő sebesség,
- mozdonnyal, egyéb vontatójárművel végzett tolatás közben legfeljebb 20 km/h, de mindenkor csak az a sebesség, amelyet a sajátcélu vasúti pályahálózatra, illetve a járműre (vontató, vontott) a hatóság engedélyezett.

Az engedélyezett sebességet is csökkenteni kell akkor, ha erre az utasítások rendelkeznek, valamint akkor is, ha azt a biztonság szükségessé teszi.

Járművek fékezése

3.3.1.18. Tolatás alkalmával a vasúti járművek fékezése történhet, kézfékkal, különleges rendszerű fékkel, a vasúti vontatójármű fékberendezésével vagy emberi erővel történő visszatar-

tással. Megfutamodott járművek megállítására az Utasítás külön rendelkezést tartalmaz.

3.3.1.18.1. Bármely elegy tolatása csak a vontatójármű fékezésével akkor történhet, ha a tolatott járműveken személyek — a tolatószemélyzet kivételével — nem tartózkodnak, továbbá, ha:

- az elegy, vagy szerelvény hossza 001-300 méter, és a tolatás sebessége legfeljebb 20 km/h,
- az elegy, vagy szerelvény hossza 301-500 méter, és a tolatás sebessége legfeljebb 10 km/h.

3.3.1.18.2. Fékezésre csak kipróbált, jól működő féket, illetve kifogástalan fékezőeszközt szabad használni. Fékezés szempontjából kézifékesnek csak azt a járművet szabad tekinteni, amelynek kézifékje jól működik és azt a fékező személy saját testi épsége veszélyeztetése nélkül kezelheti.

Egy-egy vágánycsoporton tervezett első tolatási mozgás előtt a mozgatandó járművek kézifékjeit ki kell próbálni.

Kipróbálás alkalmával a kéziféket be kell húzni. Ezután meg kell győződni arról, hogy a féktuskók a kerekek futófelületéhez hozzászorulnak-e. Ezt követően a féket fel kell engedni, és meg kell győződni arról, hogy a féktuskók a kerekek futófelületétől eltávolodtak. A kézifék kipróbálása előtt légfékes kocsiknál a légfékoldó zsinór fogantyúját meg kell húzni.

3.3.1.18.3. Ha a vontató jármű fékberendezése nem működik jól, a járművet szolgálatképtelennek kell minősíteni, vele mozgást végezni vagy más járművet mozgatni nem szabad. Ha a kocsivontató vagy egyéb kocsimozgató berendezés fékezőkészüléke hibás, a berendezést működtetni nem szabad.

Ha a vasúti kocsi kézifékje nem működik jól, a járművet sem kézifékezésre kijelölni, sem a kézifékezést megkísérelni nem szabad. Az ilyen járművet mindkét hosszoldalán a fékállás felőli végén a kézifék használhatatlan bárcával meg kell bárcáztatni. A bárcázást az erre kiképzett, jogosult műszaki dolgozó végezheti. A használhatatlan kézifékre a bárcán egy kézifék jelet átszelő "X" jel rajza utal.

3.3.1.18.4. A tolatásvezető köteles kijelölni a fékezést végzőket és azt is, hogy a mozgatott járművek közül melyiket kell fékezni. Lehetőleg nagy fékező erőt képviselő járművet kell fékezésre kijelölni, illetve fékezni. A tolatásvezető köteles rendelkezni arra is, hogy kézifékkal vagy más fékezőeszközzel kell a mozgatott járművet fékezni.

3.3.1.18.5. A fékezést végző munkavállaló a fékálláson köteles saját testi épségére ügyelni. Nem szabad sem kézifékezésre kijelölni, sem kézifékkal fékezni az olyan járművet, amelynek fékállásán a padló vagy a

védőkorklát, vagy a fékfeljáró lépcsője, fogantyúja hiányzik vagy hiányos.

3.3.1.18.6. Mozdonyal végzett tolatáskor két elfoglalt fékhely között legfeljebb annyi távolságnak szabad lennie, hogy az egyik elfoglalt fékállásról a másik felé, illetve a mozdonyvezető az elfoglalt szomszédos fékállásról adott jelzéseket biztosan megfigyelhesse.

3.3.1.18.7. Robbanó áruval rakott kocsit fékezni csak elkerülhetetlen esetben szabad.

3.3.1.18.8. Javítás alatt álló, vagy hiányos pályarészen, váltón, kitérő keresztezésén, vágánykeresztezésen a fékeket teljesen meghúzni — veszélyelhárítást kivéve — nem szabad, más módon történő fékezést is kerülni kell.

3.3.1.18.9. Tolatás közben a kezelendő kéziféket olyan helyzetben kell tartani, hogy a fékorsó egy-két fordulata után már legyen fékhatás. Szükség esetén használni kell a mozdonyon lévő kéziféket is.

3.3.1.18.10. Tolatáskor a mozdony fékjét, valamint a mozgatott járművek fékjét is szükség szerint kell kezelni. Ha fékezés közben a kerék csúszni kezd, a féket többször kissé fel kell engedni, majd újból meg kell húzni.

3.3.1.18.11. Az 3.3.1.18. – 3.3.1.18.10. pontokban foglaltakon kívül a különféle mozgatóerővel történő tolatásra való tekintettel figyelembe kell venni a következőkben előírtakat is.

- a) Emberi erővel mozgatott járműveket kézifékjükkel kell fékezni. Ha az egyszerre mozgatni tervezett járművek között nincs kézi-fékkal fékezhető jármű, akkor emberi erővel való visszatartással kell a járművet fékezni.
- b) Rakománnyal összekapcsolt kocsikat csak a rakomány előírt rögzítése után szabad mozgatni. Ilyen kocsikat, valamint a merev kapcsolórúddal összekapcsolt rakott kocsikat tolni csak lépésben szabad.
- c) Merev kapcsolórúddal kapcsolt üres kocsikat mozgatni nem szabad, róluk a merev kapcsolószerkezetet mozgatás előtt le kell szerelni.
- d) Egyik végén hiányos ütközős járművet tolatás céljából csak az ép ütközők felőli végén szabad más járművel kapcsolni. Ilyen járművet hiányos ütközős végén csak a tolatás befejezése után — járműmegfutamodás megakadályozása céljából — szabad más járművel összekapcsolni. Ilyen járművet lehetőleg egyesével és emberi erővel kell mozgatni, más erővel is csak lépésben szabad mozgatni.

- e) Radioaktív anyagot tartalmazó kocsik fékállásán, valamint a kocsik közelében két méteren belül nem szabad huzamosabb ideig tartózkodni.
- f) Törött, de aláékelte hordrugós, továbbá kisiklott vagy más ok miatt üzemveszélyessé vált vagy futásképtelen járművel az arra kiképzett és jogosult műszaki munkavállaló engedélyével csak lépésben szabad mozgást végezni. Ilyen járművel csak a kijárat céljából feltétlen szükséges mozgást szabad elvégezni.
- g) Kisiklott kocsikat csak az arra kiképzett és jogosult munkavállaló által elvégzett műszaki vizsgálat után szabad mozgatni. A vágányról gépi erővel (pl. daruval) eltávolított, majd ismét a vágányra helyezett kocsikat csak műszaki megvizsgálás után mozgathatók.
- h) Hőnfutott közforgalmú vasúti járművet csak az arra kiképzett és jogosult munkavállaló által történt megvizsgálás, illetve helyreállítást követő engedély alapján szabad megrakni. Hőnfutott bármilyen járművet a hőnfutás megállapítása után olyan helyre kell állítani, ahol mozgatása lehetőleg elkerülhető és megjavításáig csak kényszerhelyzetben szabad mozgatni.
- i) Járművek egymással szemben lévő ütközőinek középvonalai között 8 cm-nél, keskeny nyomtávolságú sajátcélú vasúti pályahálózaton 6 cm-nél nagyobb magasságkülönbségnek lenni nem szabad.

3.3.1.18.12. A vontatójármű vezetője a tolatásvezetőtől élőszóval kapott rendelkezések alapján a tolatócsapat jelzései szerint végzi a járműmozgatásokat, szabályozza a sebességet.

A vontatójármű vezetője a mozgatott járművek fékjeinek kezelésére olyan időben köteles jelzést adni, hogy a megfelelő fékhatás a szükséges távolságra elérhető legyen. Ennek megítélése a vontatójármű vezetőjének kötelessége. A tolatócsapat a fékezést a vontatójármű vezetőjének hangjelzései szerint kötelesek végezni.

Ha a vontatójármű vezetője a sebességet nem szabályozza a helyzetnek megfelelően, vagy nem veszi figyelembe a tolatócsapat jelzéseit, vagy a rá vonatkozó más jelzéseket, a tolatócsapat a kézfékek kezelésével kötelesek a járműveket megállítani.

Emberi erővel, kocsitoló berendezéssel, vagy vasúti kocsivontató berendezéssel végzett tolatáskor a tolatásvezető élőszóval köteles az alkalmazandó sebességre és a fékezésre rendelkezni. Ha a tolatásvezető a mozgó járművek fékezésére kellő időben nem intézkedik, a tolatócsapat többi tagja köteles intézkedni, illetve azokat fékezni.

Páros féksaru alkalmazása **3.3.1.18.13.** Páros féksarut fékezésre üzemszerűen alkalmazni nem szabad. A páros féksaru a megfutamodott járművek megállítására szolgáló eszköz. Kezelését, használatát, tárolását és vizsgálatát KSZU-ban kell szabályozni.

3.3.2. Tolatás emberi erővel

3.3.2.1. Emberi erővel legfeljebb öt kocsit, illetve 84 tonna elegytömeget legfeljebb 2,5%-ig terjedő lejtőben és csak lépésben haladó ember sebességével szabad tolatni. A tolatáshoz a tolatás vezetőjén kívül annyi személy szükséges, ahány a mozgó kocsikat kézfék vagy féksaru alkalmazásával biztosan meg tudja állítani.

3.3.2.2. A tolatás vezetője a tolatás megkezdése előtt köteles a tolatásban részt vevőket teendőikre kioktatni. A járművek megállítása lehetőleg kézfékekkel történjék.

3.3.2.3. A tolatásban részt vevő személyeket jelzések helyett élőszóval kell teendőikre utasítani. Vasútüzemen kívül álló személyekre vonatkozó tilalmakat a rakodási terület megfelelő helyein elhelyezett hirdetményen is közölni kell.

3.3.2.4. Emberi erővel végzett tolatás alkalmával a járműveket a vágányon kívül haladva, oldaluknál vagy sarkuknál kell tolni. A járműveket nem szabad húzni és nem szabad a járművek között tartózkodni.

3.3.3. Tolatás mozdonyal (közúti-vasúti járművel)

A mozdonyok helyzete, mennyisége **3.3.3.1.** Mozdonyal végzett tolatás alkalmával a járműveket vagy tolni, vagy vontatni kell, de a tolatás történhet a járművek egyidejű vontatásával és tolásával is.

Közúti-vasúti járművel történő járműmozgatás esetén a járműveket vagy csak húzni, vagy csak tolni lehet.

A mozdony személyzet jelenléte **3.3.3.2.** A sajátcélú vasúti pályahálózaton tolatást végző mozdonyokon a mozdonyvezető tolatás közben egyedül végezhet szolgálatot.

3.3.3.2.1. A tolatási szünetekről a tolatásvezető köteles a mozdony személyzetet értesíteni. A mozdonyvezető tolatási szünetekben a tolatásvezetőtől kért engedéllyel eltávozhat a mozdonytól, ha az eltávozást a műszaki előírások is megengedik.

**A tolatószemélyzet
jelenléte**

3.3.3.3. Mozdonnyal történő tolatásban a mozdonyoszemélyzeten és a tolatásvezetőn kívül annyi munkavállalónak kell részt vennie, ahány a gyakorlat szerint mozgatót leghosszabb kocsisort és a sajátcélú vasúti pályahálózat helyi viszonyait tekintve a jelzések továbbítására, a járművek megállítására és a váltóállításra szükséges.

**Mozdonyokra vonatkozó
korlátozások**

3.3.3.4. Mozdony által nem járható vágányrészekre, vasúti járműmérlegre nem szabad mozdonyt bocsátani.

3.3.3.4.1. Vágánymegszakításos járműmérlegen közlekedtethető mozdony sebessége a mérlegen 5 km/h-nál nagyobb nem lehet.

3.3.3.4.2. Mérlegen vagy annak közelében nem szabad a mozdonnyal homokolni.

**A veszélyességi és az óvatos
tolatásra figyelmeztető
bárcák**

3.3.3.5. A veszélyességi és az óvatos tolatásra a 2. sz. mellékletben foglalt bárcák figyelmeztetnek.

3.4. Teherkocsik tolatására vonatkozó tilalmak és korlátozások 150 méternél kisebb ívsugarú 1435 mm nyomtávolságú vágányokon

Beállítási korlátozások

3.4.1. A kocsi által bejárható legkisebb megengedett ívsugarat feltüntetik a kocsi hossztartójának bal oldalán mindazonokon a négytengelyű teherkocsikon, amelyek $R = 35$ m sugarú ívbe nem állíthatók be. A felirat hiánya azt jelzi, hogy a kocsi fellazított csavarkapoccsal, vagy egyenként 35 m sugarú ívbe beállítható. Az ív külső és belső oldalán rendelkezésre álló ürszelvényt az ívpótlék figyelembe vételével ellenőrizni kell.

3.4.1.1. 150 méteres és ennél nagyobb ívsugarú vágányra (vágányrészre) nincs beállítási, besorozási vagy tolatási korlátozás.

3.4.1.2. 100 és 150 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható:

- a) Külön engedély nélkül minden kéttengelyes és háromtengelyes kocsi, valamint minden olyan négy- vagy ennél több tengelyes kocsi, amelynek forgócsaptávolsága legfeljebb 10 méter, amennyiben a kocsira feliratozott megengedett legkisebb ívsugár értéke 100 méternél nem nagyobb.

- b) Külön engedéllyel a 10 méternél nagyobb forgócsaptávolságú négytengelyes vagy ennél több tengelyes kocsik, továbbá azok a 10 méternél rövidebb forgócsaptávolságú kocsik, amelyekre a feliratozott legkisebb megengedett ívsugár értéke 100 méternél nagyobb. Az engedélyt a pályahálózat működtető területileg illetékes szervezete adja ki és közli a feltételeket.

3.4.1.3. 30 és 100 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható:

2 tengelyes kocsi			
Ívsugár métertől- méterig	Kocsimennyiségi korlátozással egy kocsicsoportban legfeljebb .....méter tengelytávolságú	Kocsimennyiségi korlátozás nélkül legfeljebb .....méter tengelytávolságú	3 tengelyes vagy többtengelyes kocsi
állítható be			
1	2	3	4
80-100 60-80 40-60 30-40	8,00 —* 6,00 —* 5,00 —* 4,00 — m és csak egyesével	7,00 — 5,00 — 4,50 —	A pályahálózat-működtető illetékes szervezetének egyszeri és mindenkorra szóló, vagy esetenkénti külön engedélyével és az általa közölt feltételek megtartásával

A táblázatban a *-gal jelzett szám azt jelenti, hogy az egycsoportban kiállított kocsik között — akár a csoportban több helyen is — a rovatban feltüntetett tengelytávolságú kocsikból legfeljebb 3 darab lehet egymás mellett.

Besorozási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészén)

3.4.2. Biztosítani kell, hogy a 150 méternél kisebb ívsugarú vágányrészre egyébként beállítható egymás melletti kocsik tengelytáv-, illetve forgócsaptáv különbözete 2,5 méternél

több ne legyen. Háromtengelyes kocsiknál a szélső tengelytávolság a mértékadó. E célból még a beállítás vagy tolatás megkezdése előtt ellenőrizni kell, hogy a két egymás mellé besorozott kocsi tengelytávolsága, négy- vagy többtengelyes kocsiknál a forgócsaptávolság között mennyi a méretkülönbség.

3.4.2.1. Ha a beállítandó egymás mellett lévő vagy a mozgatáskor egymás mellé kerülő két kocsi tengelytávolsága, illetve forgócsaptávolsága között 2,5 méternél nagyobb a méretkülönbség, akkor a kocsikat vagy megfelelően rendezni kell, vagy pedig a beállítást (mozgatást) kell külön-külön végezni úgy, hogy kocsirongálás, ütköző összeakadás, vagy kisiklás ne következzen be.

Ha kocsik beállítására külön fontossági sorrend van meghatározva, akkor a kocsikat külön-külön kell beállítani. Ha nincs fontossi sorrend meghatározva, akkor a kocsikat úgy kell rendezni, hogy a 8 méteres tengelytávú kocsik mellett csak 7 méteres tengelytávolságú és emellett 5 méteres tengelytávolságú kocsi legyen.

**Tolatási korlátozások
150 méteresnél kisebb
ívsugarú vágányon
(vágányrészen)**

3.4.3. 150 méternél kisebb ívsugarú vágányrészre a kocsibeállítást lehetőleg vontatva és legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad végezni.

3.4.3.1. Ha a korlátozás alá eső vágányrészre a járműveket tolván kell beállítani, a tolatás csak lépésben történhet úgy, hogy a mozgás bármilyen rendellenesség észlelésekor azonnal megállítható legyen.

3.4.3.2. A beállítást vagy tolatást úgy kell előkészíteni, hogy váratlan akadály miatt hirtelen fékezés, rángatást, járműtorlódást, ütköző összeakadást, vagy kisiklást ne okozzon.

3.4.3.3. Az ütközők magasságát az egy csoportban beállítandó kocsiknál még a korlátozás alá eső vágányrészre állítás előtt kell ellenőrizni. A besorozási korlátozás előírásai mellett ellenőrizni kell, hogy az egymás mellé besorozott járművek szemben lévő ütközőinek középvezetési között ne legyen 8 cm-nél nagyobb magasságkülönbség.

3.4.3.4. A kocsikat egymással, és a vontatójárművel összekapcsolni a lehető leghosszabbra állított csavarkapoccsal kell.

3.4.3.5. A 150 méternél kisebb sugarú ívekben a kocsik össze-, illetve szétkapcsolására a hatóság által engedélyezett un. vendég csavarkapocsos készüléket lehet alkalmazni, melynek használatát a KSZU-ban kell szabályozni.

Egyéb előírások

3.4.4. A vasútüzem-vezető, vagy megbízottja a munkavállalókkal köteles közölni, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózatban 150 méternél kisebb ívsugarú vágány (vágányrész) van-e, illetve az milyen ívsugarú és hol található.

Ha valamely vágánynak csak a végső szakaszán van 150 méternél kisebb sugarú ív, akkor azt a helyet, ahonnan a korlátozást alkalmazni kell, az ívsugar feltüntetésével táblával, felirattal meg kell jelölni.

3.4.4.1. A vasútüzem-vezető a 150 méteresnél kisebb sugarú ívben lévő vágányrészekben történő tolatásokat, az oda vonatkozó tilalmak és korlátozó rendelkezések megtartása, az úrszelvény biztosítása szempontjából, ezeken kívül a fenntartásra vonatkozó előírások megtartása érdekében köteles fokozottan ellenőrizni.

3.5. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK

Kapcsolókészülékek

3.5.1. A járművek összekapcsolása történhet, középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, csavarkapoccsal, kombinált ütköző- és vonókészülékkel, középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel, merev kapcsolórúddal, rakománnyal, szükségkapcsolással valamint segély-vonókészülékkel.

Kapcsolás középütközős önműködő kapcsolókészülékkel

3.5.2. Középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járműveknél csak az összekapcsolás történik önműködően. A járműveket a hossztartó végén lévő emeltyűnek a másik jármű felé fordításával kell szétkapcsolni. A járművek össze-, illetve szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolón lévő ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban az ellenőrző nyelv látható, összekapcsolt állapotban nem látható. Ha tolatás közben nincs szükség arra, hogy a járművek összekapcsolódjanak, a hossztartó végén lévő emeltyűt középállásban kell tartani.

Az önműködő középütközős járműveket szétkapcsolni csak elkerülhetetlen esetben (pl. kocsisérülés, baleset, tűz, stb.) szabad. Azonban ilyen esetben sem szabad a másik vágányra úgy megosztani, hogy ott vegyesen legyenek oldalütközős és középütközős kocsik. A szétkapcsolt kocsikat az eredeti állapotuknak megfelelően kell összeállítani.

A kocsikat csak lépésben, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad mozgatni és azokat a tolatószemélyzetnek állandóan figyelnie kell. Rakodási tetők, oldalrakodók, rakodóberendezések előtt meg kell állni és meg kell vizsgálni az elhaladás lehetőségét. A vizsgálat elvégzése után lépésnél kisebb sebességgel lehet elhaladni a létesítmény mellett.

A tengelyátszerelt önműködő középütközős széles nyomtávolságú kocsik tolatásával kapcsolatos előírásokat KSZU-ban kell szabályozni.

Kapcsolás kombinált ütköző- és vonó- készülékkel

3.5.3. Az oldalütközőkkel és középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, valamint csavarkapoccsal, továbbiakban: kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek középütközős kapcsolókészülékébe — az oldalütközővel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező járművekkel történő kapcsolhatóság érdekében — egy vonóhorog nélküli rövidített kengyellel rendelkező „fél csavarkapocs” van beépítve. Ha a járművek összekapcsolása csak a középütközős önműködő kapcsolókészülékkel történik, a kapcsolófejbe épített „fél csavarkapocs” a kapcsolófej ellentétes oldalán az erre a célra kialakított kampón van rögzítve.

3.5.3.1. A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek között az önműködő központi vonó-ütközőkészülékkel történő járműkapcsolást a 3.5.2. pontban előírtak szerint kell végrehajtani. A járművek össze-, illetve szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolószerkezet oldalán lévő, felső részén vörös színű ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban a vörös színű ellenőrző nyelv vízszintesen, összekapcsolt állapotban függőlegesen áll.

3.5.3.2. A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező jármű és az oldalütközőkkel, valamint hagyományos csavarkapoccsal rendelkező jármű közötti járműkapcsolás (össze-, illetve szétkapcsolás) csak akkor végezhető, ha a járművek álló helyzetben vannak és a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek. A járműkapcsolás elvégzése céljából a kapcsolást végző munkavállaló minden esetben az oldalütközőkkel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező jármű ütközői alatt lehajolva, a jármű mellgerendáján lévő fogantyúba megkapaszkodva köteles a járművek közé menni, illetve onnan kijönni. A járműkapcsolás során be kell tartani a 3.5.4. és 3.5.11. pont előírásait is.

Kapcsolás csavarkapoccsal

3.5.4. Összekapcsolás előtt a csavarkapocsot, — ha szükséges — meg kell hosszabbítani, majd a kengyelt a másik jármű vonóhorgára kell akasztani és a csavarkapocsot az ütközők érintkezéséig össze kell húzni. Ha összekapcsolás alkalmával az ütközők már érintkeznek: a csavarkapocsot addig kell összehúzni, hogy az vízszintes helyzetben legyen. (laza kapcsolás.) Az ütközők érintkezése, illetve a csavarkapocs vízszintes helyzetbe hozatala után a csavarkapocs fogantyúját még kétszer körül kell forgatni (szoros kapcsolás.)

Szorosan kell kapcsolni:

- személyekkel elfoglalt kocsikat, mozdonyokat egymással és a szomszédos járművekkel,
- élőállattal, robbanó áruval, darabáruval rakott kocsikat egymással és a szomszédos járművekkel,
- egy kocsi hosszát meghaladó tárgyakkal rakott kocsikat a védőkocsijukkal.

Tolatások alkalmával a járműveket általában lazán kell összekapcsolni, 150 méternél kisebb sugarú íves pályarészen történő tolatáskor azonban teljesen laza kapcsolást kell alkalmazni minden járműnél, azaz a kapcsolószerkezetet a lehető leghosszabbra kell állítani.

3.5.4.1. Olyan járművek szoros kapcsolásakor, amelynek ütközőtokján megszakított sárga körben sárga szám van (ún. munkaemésztő ütközőkészülék): a csavarkapocs fogantyúját addig kell körülforgatni, ameddig azt az ütközőszerkezet megengedi.

3.5.4.2. A kapcsolásra nem használt csavarkapcsot fel kell akasztani az erre a célra rendelt horogra, horog hiányában pedig amennyire csak lehet, össze kell húzni. Érvényes ez az álló járművekre is. Szétkapcsolás előtt az állva maradó járműveket a megfutamodás ellen biztosítani kell.

**Kapcsolás középütközős
nem önműködő
kapcsolókészülékkel**

3.5.5. Középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt keskeny nyomtávolságú járművek kapcsolása kapcsolótaggal történik. Összekapcsoláskor az egyik kocsin lévő kapcsolótagot a másik koci ütközőfejében kell elhelyezni és ott csapszeggel rögzíteni.

3.5.5.1. Csak álló járműveket szabad szétkapcsolni. Az összekapcsolás azonban történhet álló és mozgó járműveknél egyaránt.

Álló járműre történő rájárás előtt a kapcsolótagot az ütközőfejből ki kell venni, majd rájárás és megállás után az ütközőfej lemezei között helyére kell csúsztatni és ott a csapszegekkel rögzíteni.

Mozgás közben csak nagyon lassan haladó és egyenes pályarészen lévő olyan járműveket szabad összekapcsolni, amelyeknél a kapcsolat felőli oldalon nincsen homlokgerendán túl érő fékállás, illetve rakomány. Ha azonban a homlokgerendán túl érő fékállással felszerelt járműn hosszabbított kapcsolóberendezés van: a jármű egyenes pályarészen mozgás közben is összekapcsolható.

Mozgó járművek összekapcsolásakor az egyik koci ütközőfejében lévő kapcsolótagot zászlónyéllel vagy az ütközőfejben lévő emelőlappal meg kell emelni és a másik koci ütközőfejébe irányítani.

Az ütközők érintkezésekor a csapszeget a furaton át kell dugni. Vontatszerelvények összekapcsolásakor össze kell kapcsolni a biztonsági láncokat is, ha a járműveken ilyenek vannak. A nem használt láncokat mindig a tartóhorogba kell akasztani.

**Kapcsolás merev
kapcsolórúddal**

3.5.6. Merev kapcsolórúdat kell alkalmazni két koci között, ha a rakomány két kocsin fekszik és a kocsikat nem lehet csavarkapoccsal, önműködő kapcsolókészülékkel vagy középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel összekapcsolni.

Szabványos merev kapcsolórúddal kell összekapcsolni: a vágánygépkocsit a vontató vágánygépkocsival, a teher-vágánygépkocsit az általa vontatott pótkocsival és a pótkocsikat egymással, valamennyi más olyan járművet egymással, vagy a mozdonnyal, amelyen nincsen más szabványos kapcsolókészülék.

3.5.6.1. A járműveket mindenkor műszaki munkavállaló köteles merev kapcsolórúddal össze-, illetve szétkapcsolni.

Kapcsolás rakománnyal

3.5.7. Két forgózsámolyos kocsi összekapcsolható a két kocsin elhelyezett rakománnyal is. A rakomány végének legalább egy méterrel túl kell érnie a forgózsámolyokon. A rakodásra, a rakomány rögzítésére és ezek ellenőrzésére vonatkozó rendelkezéseket a Rakodási Szabályzat tartalmazza.

Szükségkapcsolás

3.5.8. Szükségkapcsolást a mozdonyvezető köteles létesíteni. A szükségkapcsolás létesítésében a kocsirendezők kötelesek közreműködni.

Mozdonyok kapcsolása

3.5.9. Munkabiztonsági szempontból a villamos mozdony összekapcsolásakor mindig a másik jármű csavarkapcsát, nem villamos mozdony összekapcsolásakor a mozdony csavarkapcsát kell kapcsolásra használni. Abban az esetben, ha a villamos mozdonnal történő összekapcsoláskor a másik jármű csavarkapcsa használhatatlan (sérült), akkor a villamos mozdony csavarkapcsát csak a mozdony feszültségmentesítése után szabad kapcsolásra használni. A villamos mozdony mozdonyvezetője a járműkapcsolást végző dolgozót köteles értesíteni a jármű tényleges feszültségmentesítéséről.

Más alkatrészek kapcsolása

3.5.10. Lógó féktömlőt még átmenetileg sem szabad megtűrni. Szétkapcsolás után a féktömlőket azonnal el kell helyezni az űrkapcsolaton.

3.5.10.1. A járművek összekapcsolása után — ha arra szükség van — össze kell kapcsolni a féktömlőket is. A szétkapcsolást fordított sorrendben kell végezni.

3.5.10.2. Féktömlők összekapcsolásakor mindig meg kell győződni, hogy a kapcsolófejekben a tömítőgyűrűk megvannak-e, illetve épek-e. Mindig csak egy-egy légfék csatlakozó tömlőt szabad összekapcsolni.

3.5.10.3. A féktömlők összekapcsolása után a járműveken lévő fővezetékelzáró váltót mind a két járműnél egyszerre kell kinyitni, szétkapcsolás előtt pedig egyszerre elzárni.

Eljárás járművek kapcsolásakor

3.5.11. Csak álló helyzetben lévő vasúti járműveket szabad össze-, illetve szétkapcsolni.

Ha a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek, egyik kézzel meg kell kapaszkodni a jármű mellgerendáján lévő fogantyúba, és az ütközők alatt lehajolva kell a járművek közé menni, illetve onnan kijönni. A járművek álló helyzetben történő kapcsolása érdekében kézféket, földről kezelhető orsós féket vagy rögzítő sarut kell használni. A járművek ösz-

szekapcsolása után a kéziféket, a földről kezelhető orsós féket fel kell oldani, a megfutamodás elleni eszközöket haladéktalanul el kell távolítani. A mozdonyvezető köteles a mozgást beszüntetni, ha mozgó járművek közé munkavállaló belépését észleli.

Nem szabad rögzítősarut használni:

- váltókon, keresztezéseken,
- sínkoronáig feltöltött és lekövezett vágányokon, szöghevederes sínkötéseken,
- sajátcélú vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet által kijelölt helyeken és
- ahol a KSZU tiltja.

A járművek álló helyzetben történő kapcsolása céljából az állva tartáshoz a sínrendszernek megfelelő rögzítő sarut a szükségletnek megfelelő mennyiségben, a vasútüzem-vezető által kijelölt helyen kell készletben tartani.

A rögzítő saruk elhelyezésére összetolás, illetve rájárás előtt a tolatásvezető ad rendelkezést. Rájáráskor, összetolásakor a mozdony-, illetve a kocsisor sebességét úgy kell szabályozni, hogy az álló kocsi (kocsicsoport) jelentősen ne mozduljon el álló helyzetéből.

Járműkapcsolást, fékezést végző, valamint vontatóköteles tolatáskor a munkavállalók védőkesztyűt kötelesek viselni.

3.5.11.1. Össze-, illetve szétkapcsolás után a járművek közül mindig azon a pályaoldalon kell kijönni, amelyiken a belépés történt.

Ha a tolatószemélyzet valamelyik tagja kapcsolás végett a járművek közé ment: a tolatásvezető csak akkor adhat jelzést, illetve szóbeli engedélyt a mozgásra, ha meggyőződött arról, hogy a kapcsolást végző munkavállaló már kijött a járművek közül.

Ha a tolatást a tolatásvezető egyedül végzi, csak bejárással szabad tolatni. A mozdonyvezető csak akkor végezhet további mozgást, ha a munkavállaló a járművek közül kilépett és jelzést ad.

3.5.11.2. Bejárással végzett tolatás alkalmával a járműveket csak akkor szabad szétkapcsolni, ha már azokat befékezték, illetve biztosították megfutamodás ellen.

3.5.11.3. Csavarkapoccsal történő kapcsolás alkalmával a csavarkapocsot a kengyel végétől távolabbi helyen kell megfogni úgy, hogy a kapcsolást végző munkavállaló kezei ne kerüljenek a kengyel és a vonóhorog közé.

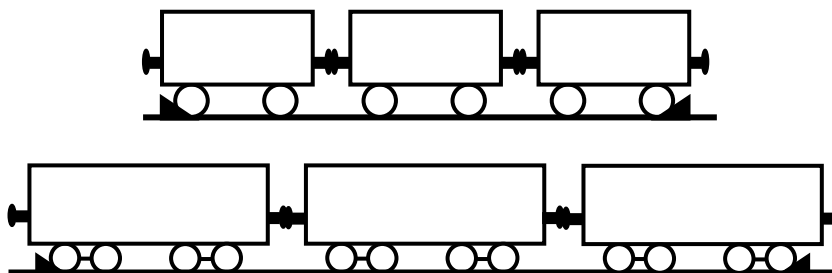
3.5.11.4. Középutközös, nem önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművek kapcsolása kapcsolótaggal történik.

3.6. VÉDEKEZÉS JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN

Védekezés tolatás közben és tolatás befejezése után

3.6.1. Tolatás közben és tolatás befejezése után a következők szerint kell védekezni járműmegfutamodás ellen:

- a váltókat — tekintet nélkül arra, hogy a vágányon vannak-e járművek, vagy nincsenek — ha lehetséges, terelő csonkavágányra vagy más alkalmas vágány felé kell állítani,
- a vágányzáró sorompókat és a kisiklasztósarukat a vágányra kell helyezni és ott rögzíteni kell,
- a vágányokon lévő járműveket biztonsági határjelzõn belül össze kell kapcsolni és rajtuk valamennyi kéziféket, rögzítőféket meg kell húzni. Csak elkerülhetetlen esetben (pl. rakodás miatt) szabad a vágányon össze nem kapcsolt járműveket hagyni.
- az összekapcsolt járműcsoportok kerekei alá 2,5‰-es esésig a szabad ütközők felőli oldalon 1-1 alátétfát, vagy rögzítősarut kell helyezni (68. ábra),



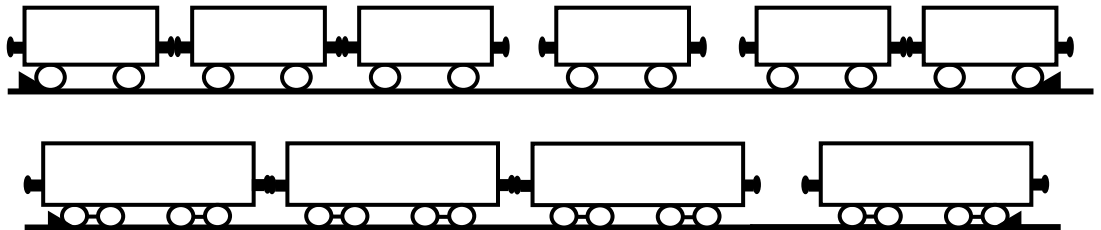
68. ábra

- egyedül álló jármű kerekei alá az ütközők felől 1-1 alátétfát, vagy rögzítősarut kell helyezni (69. ábra),



69. ábra

- f) a megfutamodás elleni biztosításra a kulccsal lezárható kocsifogó alátét is alkalmazható.
- g) legfeljebb 2,5‰-es lejtőben fekvő vágányon, egyedül álló járművek, járműcsoportok esetén a két szélső jármű szabad ütközői felől 1-1 db alátétet vagy rögzítősarut kell elhelyezni (70. ábra),



70. ábra

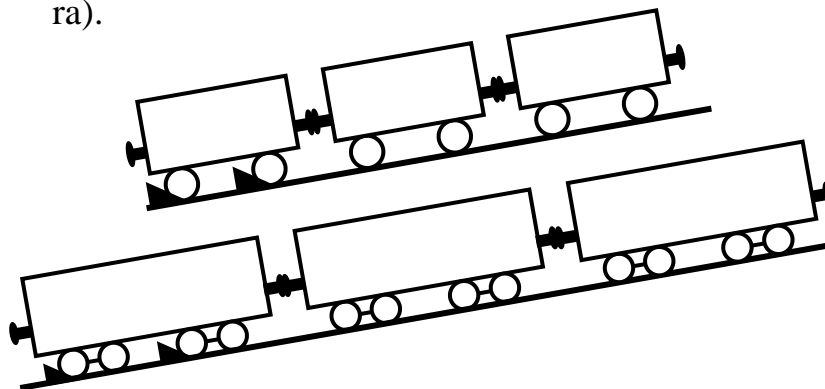
- h) a 2,5‰-nél nagyobb esésben lévő vágányon rakodás és kocsitárolás csak az engedélyező hatóság engedélye alapján végezhető, ebben az esetben a járműveket az alábbiak szerint kell járműmegfutamodás ellen biztosítani:

— az egyedül álló jármű kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétet vagy rögzítősarut kell elhelyezni (71. ábra),



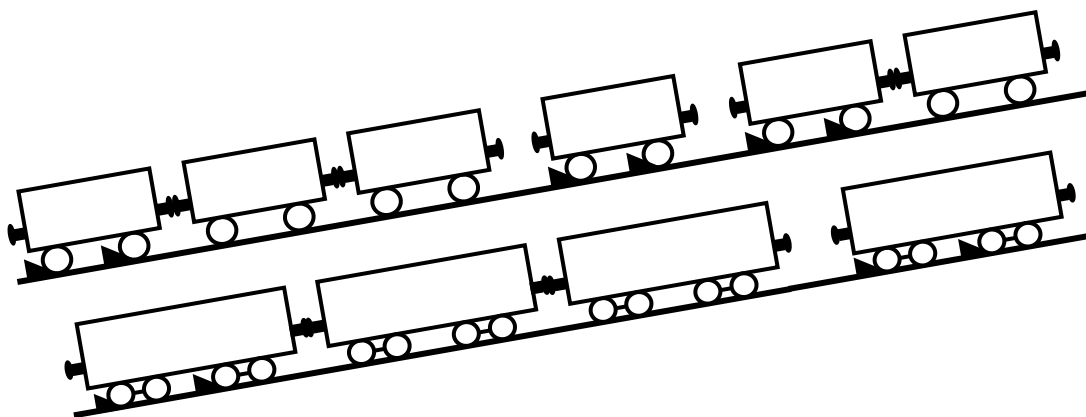
71. ábra

— a járműcsoport szélső járművének kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétet vagy rögzítősarut kell elhelyezni (72. ábra).



72. ábra

—Az egyedül álló járművek, továbbá az összekapcsolt járműcsoportok szélső járműveinek kerekei alá külön-külön, az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (73. ábra)



73. ábra

- i) a mozdonyokat az Utasítás gépészeti előírásaiban meghatározott módon kell megfutamodás ellen biztosítani.

3.6.2. Az alátétfákat, rögzítősarukat szorosan kell a kerekek alá helyezni.

A megfutamodás elleni védekezésre a sínkoronáig feltöltött és bekövezett vágányokon rögzítősaru helyett alátétfát vagy kulccsal lezárható kocsifogó alátétet kell alkalmazni.

Az ütközőbakig, vagy a földkúpig tolt kocsit(-kat) az ütközőbak, illetve a földkúp felől nem kell megfutamodás ellen biztosítani.

Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért

3.6.3. Tolatás közben és a tolatás befejezése után a tolatószemélyzet köteles a járműveket megfutamodás ellen biztosítani. Tolatás befejezése után azonban a megfutamodás elleni biztosítás végrehajtását a tolatásvezetőn kívül a vasútüzem-vezető, illetve az általa a KSZU-ban helyi felügyelettel megbízott munkavállaló is köteles ellenőrizni és a hiányosságokat pótolni.

Ugyanígy kell eljárni abban az esetben is, ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton a tolatást a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói végezték. A megfutamodás elleni biztosításról a sajátcélú vasúti pályahálózatra kirendelt vasúti munkavállaló is köteles meggyőződni.

A mozdonyok megfutamodás elleni biztosításáért a mozdonyvezető felelős (5.7.p.).

3.6.3.1. Vihar közeledésekor, továbbá a sötétség beállta előtt, valamint akkor, ha a távolbalátás korlátozott, a KSZU-ban a helyi felügyelettel megbízottak kötelesek a megfutamodás elleni biztosításról külön meggyőződni és szükség esetén további biztosításról gondoskodni.

**A megfutamodott
járművek megállítása**

3.6.4. A KSZU-ban meghatározott helyen és mennyiségben a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a megfutamodott járművek megállítására páros féksarut köteles hozzáférhető helyen tartani. A járművek megállítására 2 db egy vonalba helyezett féksaru is felhasználható.

A páros féksarut csúcsával a megfutamodott jármű elé úgy kell a vágányra helyezni, hogy összekötőródja a sínszálakra merőlegesen helyezkedjék el.

3.6.4.1. A megfutamodott járművek előtt a váltókat szabad vágányra vezető állásba kell állítani. Ha ilyen vágány nincs és a páros féksarúval a megfutamodott járműveket nem sikerült megállítani, valamelyik csúccsal szemben érintett váltó feles állásba történő állításával a járművet ki kell siklatni.

A megfutamodott járművek megállítására vonatkozó részletes előírásokat KSZU-ban kell rögzíteni.

3.7. KOCSISÉRÜLÉSEK

Kocsisérülések bejelentése

3.7.1. A sajátcélú vasúti pályahálózaton rakodás vagy tolatás közben megsérült kocsikat a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a kocsi tulajdonos/használó felé köteles bejelenteni.

A kizárólag belső vasútüzemi szállítási célokat szolgáló járművek sérülése esetén követendő eljárást a KSZU-ban kell szabályozni.

Kisiklott kocsi

3.7.2. Kisiklottnak kell tekinteni:

- az olyan kocsit, amely a vágányról egy vagy több kerekével vagy tengelyével lelépett,
- az olyan kocsit, amelynél egy vagy több kerék, illetve tengely a vágányról lelépett, később azonban ismét a vágányra került,
- az olyan kocsit, amelynek kerékpárjai más-más vágányra futottak.

3.7.2.1. A kisiklott kocsi futóképességét arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállaló köteles megvizsgálni és csak az általa adott engedély alapján szabad azt mozgatni.

3.7.2.2. A vágányról gépi erővel (pl. daruval) eltávolított, majd ismét a vágányra helyezett kocsikat csak műszaki megvizsgálás után szabad mozgatni.

3.7.2.3. Féksarut átugró, de a vágányon maradó kocsit nem kell kisiklottnak minősíteni, azonban meg kell vizsgálni és csak a vizsgálat után szabad mozgatni.

Törött hordrugójú kocsi **3.7.3.** Törött hordrugójú kocsit csak arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállaló engedélyével szabad mozgatni.

Sérülési bárcák **3.7.4.** A tolatás vagy rakodás közben megsérült vasúti járműveket arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállalók sérülési bárcákkal látják el, és ezeket a bárcákat csak ezen munkavállalók távolíthatják el a járművekről.

3.7.4.1. A sérülési bárcákat a jármű mindkét oldalán az arra kijelölt helyre ragasztják fel. Üres teherkocsiknál a bárcákat a bárcatartóban is elhelyezhetik.

3.7.4.2. A bárcákon közölt parancsokat, esetleges tájékoztatást (pl. a fék hasznavehetetlen) mind a rakodást, mind a tolatást végzők kötelesek tudomásul venni, és annak megfelelően eljárni.

3.7.4.3. A sérülési bárcákat a 3. sz. melléklet tartalmazza.

3.8. MÉRLEGELÉS VASÚTI JÁRMŰMÉRLEGEN

Általános előírások **3.8.1.** Vasúti járműmérlegen történő járműmozgatást és a mérlegelést a KSZU-ban kell szabályozni.

3.9. LASSÚMENETEK, VÁGÁNYZÁRÁSOK

3.9.1. Lassúmenetek

Intézkedési feladatok **3.9.1.1.** A sajátcélú vasúti pályahálózat, illetve annak egy részének műszaki állapota szükségessé teheti az engedélyezett legnagyobb sebesség állandó, vagy átmeneti időre szóló csökkentését. Ennek megfelelően a lassúmenetek lehetnek: állandó és ideiglenes jellegűek.

3.9.1.1.1. Az állandó jellegű lassúmenetekről a vasútüzemi munkavállalókat a KSZU-ban és a lassúmenet bevezetésekor Parancskönyvben, az ideiglenes lassúmenetekről Parancskönyvben és a szolgálatra jelentkezéskor kell tájékoztatni.

Ha a lassúmenetet olyan vágányon rendelik el, amelyen a kiszolgáló vonat, menet is közlekedhet, illetve a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is végezhet tolatást, akkor erről a kiszolgáló állomást is értesí-

teni kell a vágány, illetve a szelvényt szám pontos feltüntetése mellett, közölve az alkalmazható sebességet is. Az értesítést írásban kell adni. Az értesítés módját a KSZU-ban és az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell mindenre kiterjedően szabályozni.

3.9.1.1.2. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomás erre a célra kijelölt vágányán veszi, illetve adja át: az átadó-átvevő vágányokon, a csatlakozó valamint az összekötő vasúti pályán elrendelt állandó, vagy ideiglenes lassúmenetekről a vasútüzem vezetőjét írásban értesíteni kell, aki a 3.9.1.1.1. pontban leírtak szerint értesíti a vasútüzemi munkavállalókat.

3.9.1.1.3. A csatlakozó-, összekötő vasúti pályára, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat, menet fogadására kijelölt vágányára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a Lassúmenet-jelzőkkel megjelölt hosszra (hosszokra) érvényes(ek). A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozás(ok) a vágány(ok) teljes hosszára érvényes(ek).

3.9.1.1.4. Az a vasútüzemi munkavállaló, aki sérült pályarészt fedez fel, köteles a vasútüzem-vezetőnek azonnal jelentést tenni, függetlenül attól, hogy a további intézkedések megtétele a pályahálózat működtető vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó kötelessége. Ha a vágány vagy pályarész a sérülés ellenére még járható, azon legfeljebb 5 km/h sebesség alkalmazható mindaddig, amíg a pályafelügyeletet ellátó szakember ettől magasabb sebességet nem engedélyez.

Ha a felfedező nem tud a járhatóság felett dönteni, akkor a vágányt illetve a pályát a forgalomból ki kell zárni, a helyzet tisztázásáig nem szabad rajta vonatot közlekedtetni. A megállapító köteles azonnal arról is gondoskodni, hogy a sérült vágányrészre járművet ne bocsássonak. Ugyanígy köteles eljárni a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalója is.

A vasútüzem-vezető a vett jelentés után azonnal köteles a helyzetet tisztázni, és a pályafelügyeletet ellátót értesíteni. Mind a kizárás tényéről, mind az 5 km/h sebességkorlátozásról a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat, szükség esetén a kiszolgáló állomást értesíteni kell.

3.9.2. Vágányzárak

Alapszabály

3.9.2.1. Elzárt vágányon vagy vágányrészen vasúti járműmozgást végezni nem szabad.

Előre látott vágányzár

3.9.2.2. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózatban szükségessé váló munka elvégzése csak vágányzár keretében valósítható meg, akkor azt kellő időben tervezni kell.

Előre nem látott vágányzár **3.9.2.3.** Ha a vágányzárra előre nem látott ok miatt van szükség, az a vasútüzemi munkavállaló, aki azt megállapítja, köteles a vasútüzem-vezetőnek azonnal jelentést tenni, függetlenül attól, hogy a további intézkedések megtétele a pályafelügyeletet ellátó szervezet vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó kötelessége. Az előre nem látott vágányzár szükségességét megállapító munkavállaló köteles arról is gondoskodni, hogy a járhatatlan vágányra, vágányrészre járművet ne bocsássonak. Ugyanígy kell eljárnia az érintett vágányok pályafelügyeletét ellátó munkavállalónak is.

A vasútüzem-vezető az előre nem látott ok miatt szükségessé váló vágányzarról kapott jelentés után azonnal köteles a helyzetet tisztázni, és annak megfelelően intézkedni.

Értesítési kötelezettség **3.9.2.4.** Ha a vágányzár olyan vágányon kerül sor (pl. csatlakozó- vagy összekötő vasúti pálya) amely lehetetlenné teszi a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását, akkor a sajátcélú vasúti pályahálózat felügyeletét ellátó szervezet erről a sajátcélú vasúti pályahálózat használót kellő időben értesíteni köteles.

Az értesítési kötelezettség akkor is fennáll, ha a kiszolgáló állomáson lévő átadó-átvevő vágányon van vágányzár.

3.9.2.4.1. Ha a vágányzár a sajátcélú vasúti pályahálózat használó olyan vágányán kerül sor, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vágányzarról a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a kiszolgáló állomást köteles írásban értesíteni.

3.9.2.4.2. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely olyan vágányán van vágányzár, amelyen csak vasútüzemi munkavállalók végeznek tolatást, akkor őket a megváltozott helyzetről a vasútüzem-vezető vagy megbízottja Parancskönyvben és szolgálat átadáskor szóban is köteles tájékoztatni. Ugyanígy kell tájékoztatni a munkavállalókat akkor is, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomáson veszi át, illetve adja át.

3.9.2.4.3. A sajátcélú vasúti pályahálózat, illetve a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, a sajátcélú vasúti pályahálózat használó vasútüzem vezetője, valamint a kiszolgáló állomás közötti, egymásnak szóló értesítéseket írásban kell adni. Az értesítésben közölni kell, hogy hol, mely pályán (vágányokon, vágányrészen), mi okból, mikortól meddig (év, hónap, nap, óra, perc) zárják el a pályát, és értesíteni kell a vágányzár miatt szükségessé váló különleges intézkedésekről is. Ugyanakkor közölni kell a másik fél részéről teendő különleges intézkedéseket is. Az értesítés vételéről írásbeli nyugtázást kell kérni

és adni. Az írásbeli nyugtázás beérkezéséig az előre látott vágányzárt megkezdeni nem szabad.

A vasútüzem-vezető, vagy megbízottja a munkavállalókat Parancskönyvben és a munka megkezdése előtt élőlőszóval is köteles a vágányzárról értesíteni. Az értesítésben fel kell hívni a munkavállalók figyelmét mind a pályafelügyeletet ellátó szervezet, mind a saját részéről a vágányzárral kapcsolatban előírt különleges teendőkre is.

A szükséges értesítéseket és intézkedéseket kellő időben kell adni és megtenni.

Az elzárt pálya fedezése

3.9.2.5. Ha a vágányzár az összekötő-, csatlakozó vasúti pályán van, a fedezést a kiágazási váltó után a két sínszál közé kitűzött „Megállj-jelzővel” és a vasúti pálya menetirányt tekintve a jobb oldalán általános fékúttávolságra kitűzött „Megállj-jelző előjelzőjével” kell végrehajtani. Az összekötő-, vagy a csatlakozó vasúti pálya túlsó végén a „Megállj-jelző”-t a sajátcélú vasúti pályahálózat szétágazási (kiágazási) váltója után kell kitűzni úgy, hogy a belső tolatási mozgásokat a jelző lehetőleg ne akadályozza.

Ha a vágányzár a sajátcélú vasúti pályahálózat valamelyik vágányára rendelték el, a „Megállj-jelző”-t a vágány mindkét végén, a két sínszál közé, a biztonsági határjelzővel egyvonalban kell kitűzni.

A sajátcélú vasúti pályahálózat rakodóvágányán vasúti járműmérleg, vagy más rakodóberendezés javítása, átalakítása miatt szükséges vágányzár elrendelése: a „Megállj-jelző”-t a fedezendő pont előtt mindkét irány felől 50 méter távolságra kell elhelyezni. Szükség esetén talpfa torlaszt is alkalmazni kell. A „Megállj-jelző”-t a két sínszál közé kell kitűzni.

Az előírt jelzőeszközök kitűzéséért az a szervezet a felelős, aki a vágányzárban munkát végezni vagy végeztetni fog.

A vágányzár megkezdése, megszüntetése

3.9.2.6. Előre látott vágányzárt elrendelni és megszüntetni, előre nem látott vágányzárt pedig megszüntetni mindenkor a sajátcélú vasúti pályahálózat, az összekötő-, csatlakozó vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat használó vasútüzem-vezetője jogosult és köteles, aszerint, hogy az érdekelt pálya melyik fél tulajdonában van.

Ha a vágányzár elrendelése során meghatározták a befejezés időpontját is, a vágányzár megszüntetésére ez az időpont a mértékadó. Ha a meghatározott időpontban a vágányzár nem lehet megszüntetni, akkor a vágányzárat kezdeményező (a pályafelügyelet ellátó szervezet, illetve a vasútüzem-vezető) a megszüntetés tervezett időpontja előtt köteles mindazokat értesíteni a vágányzár meghosszabbításáról, akiket az elrendelésről értesítenie kellett.

Ha a vágányzár elrendelésekor nem határozták meg befejezése időpontját, akkor a vágányzárát mindaddig érvényesnek kell tekinteni, amíg annak megszüntetését valamennyi érdekelttel nem közölték.

Valamennyi vágányzár tényleges befejezéséről a vágányzárát elrendelő (a pályafelügyelet ellátó szervezet, illetve a vasútüzem-vezető) értesíteni köteles azokat, akiket a vágányzárás elrendeléséről értesítenie kellett.

A vasútüzem-vezető vágányzár megkezdésekor és befejezésekor köteles a helyszínen tartózkodni.

A sajátcélú vasúti pályahálózaton több műszakban történő üzemelés esetén a szolgálat átadása alkalmával a felváltó személyzetet a vágányzáróról és az azzal kapcsolatos szükséges teendőkről is értesíteni kell.

3.10. FELSŐVEZETÉKES VILLAMOS VONTATÁSÚ SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

3.10.1. A felsővezetékű villamos vontatású sajátcélú vasúti pályahálózaton az E.101. sz. Általános utasítás a normálnyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére előírásait kell alkalmazni.

3.11. TÉLI IDŐSZAKBAN SZÜKSÉGES KÜLÖNLEGES TEENDŐK

3.11.1. A téli időszakban szükséges különleges teendőket a KSZU-ban kell szabályozni.

3.12. TEENDŐK RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ALKALMÁVAL

3.12.1. Rendkívüli esemény: a szolgálatvégzés közben jelentkező minden olyan zavar vagy akadály, amely a vasútüzem működését, illetve ellátását kizárja, vagy jelentős zavart okoz.

3.12.2. Ha a rendkívüli esemény elhárítására vagy az okozott zavar megszüntetésére az Utasítás nem tartalmaz rendelkezéseket, akkor a dolgozók olyan intézkedéseket kötelesek tenni, amelyek megítélésük szerint az adott helyzetben a legeredményesebbek és legbiztonságosabbak.

3.12.3. Minden olyan rendkívüli eseményről, amely balesetet vagy zavart okozhat, a dolgozók közvetlen felettesüknek illetve a vasútüzem-vezetőnek kötelesek haladéktalanul jelentést tenni. A rendkívüli eseményről, — amennyiben az lehetetlenné teszi a kiszolgálást — a kiszolgáló állomást is értesíteni kell.

3.12.4. Rendkívüli események bekövetkezésekor a Balesetvizsgálati Utasításban előírtak szerint kell eljárni.

4. GÉPÉSZETI ELŐÍRÁSOK A SAJÁTCELÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATON MUNKÁT VÉGZŐ VONTATÓJÁRMŰ SZEMÉLYZET RÉSZÉRE

4.1 Általános előírások

Az utasítás hatálya

4.1.1. A gépészeti előírások hatálya kiterjed a sajátcélú vasúti pályahálózaton dolgozó vontatójármű vezetőkre.

A gépészeti előírások ismerete, betartása, módosítása

4.1.2. A gépészeti előírások rendelkezéseit a mozdony személyzetén kívül mindazoknak ismernie és alkalmaznia kell, akik a mozdony személyzet részére műszaki jellegű utasítást adhatnak, a mozdony és a mozdony személyzet ellenőrzésére jogosultak.

Üzemi Napló

4.1.3. Ahol a gépészeti előírás Üzemi Naplót (5. sz. melléklet) ír, ott a mozdony üzemeltetője által — a szolgálat alatt előfordult műszaki rendellenességek, illetve a mozdony üzemeltetésével összefüggő egyéb műszaki bejegyzések céljából — rendszeresített nyilvántartást kell érteni.

A mozdonyok személyzeti betöltése

4.1.4. A mozdonyok és közúti-vasúti járművek műszaki kiszolgálásához a járművön egy mozdonyvezetőnek kell munkát végezni.

Hidegen, — kivéve az áruként feladott és saját kerekein továbbított mozdonyt — az adott járműre típusismerettel rendelkező mozdonyvezetőnek kell kísérenie.

A mozdonyokon szolgálatot végzők létszáma

4.1.5. A mozdony vezetőállásán a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot.

A mozdonyszolgálatra beoszthatóság általános feltételei

4.1.6. Mozdonyszolgálatra csak olyan dolgozók oszthatók be, akik:

- a járműkategóriára előírt hatósági képesítéssel (vasúti járművezetői igazolvánnyal) rendelkeznek,
- erre a szolgálatra vasút-egészségügyi szempontból alkalmasak,
- a saját célú vasúti pályahálózatot ismerik
- a kiszorgálandó mozdonyra típusismerettel rendelkeznek,

—rendszeres oktatásban részesülnek és az előírt anyagból időszakonként eredményes vizsgát tesznek.

**A közúti-vasúti
vontatójárművek
személyzetének képzése**

4.1.7. A közúti-vasúti vontatójárműveket vasúti közlekedésnél a személyzeti betöltés szempontjából mozdonynak kell tekinteni. A járműre a felhasználás helye és jellege szerint dízelmozdony-vezető, vagy sajáthasználathoz vasúti járművezetői igazolvánnyal rendelkező dolgozót kell beosztani. A közúti közlekedésre a KRESZ előírásai vonatkoznak.

**Sajátcélú
vasúti pályahálózat
ismerete**

4.1.8. A mozdonyszemélyzetnek a sajátcélú vasúti pályahálózatot, ahol a jármű vezetését végzi, valamint a KSZU mozdonyszolgálatra vonatkozó részeit ismernie kell.

**A mozdonyszemélyzet
típusismerete**

4.1.9. A mozdonyvezető csak olyan járműveken végezhet önálló mozdonyvezetői szolgálatot, amelynek a műszaki kiszolgálásához, kezeléséhez, vezetéséhez megfelelő elméleti és gyakorlati ismeretekkel (típusismerettel) rendelkezik.

**Rendszeres oktatás
és vizsgáztatás**

4.1.10. A mozdonyszemélyzet rendszeres oktatására és vizsgáztatására vonatkozó részletes, normatív szabályokat jogszabály tartalmazza.

**Szolgálati magatartás,
a szabályok betartása**

4.1.11. A mozdonyszemélyzet fő feladata a vontatójárművel végzett tolatás. Szolgálat során köteles fegyelmezett, utasításszerű magatartást tanúsítani. Mindent el kell követnie annak érdekében, hogy az emberi életek és anyagi javak épségét megóvja.

A mozdonyszemélyzetnek minden helyzetben körültekintően, nyugodtan és határozottan kell viselkedni. Helyét mindaddig nem hagyhatja el, amíg a veszély elhárítására, vagy annak csökkentésére, illetve az élet és vagyonbiztonság megóvására irányuló összes lehetséges intézkedést meg nem tette.

A mozdonyszemélyzet köteles a munkáját az utasítások, az érvényes rendeletek és szabályzatok alapján pontosan és gazdaságosan végezni. A részükre előírt forgalmi, műszaki, tűz-, környezet-, és munkavédelmi előírásokat ismerniük és alkalmazniuk kell.

A mozdonyszemélyzet köteles az utasításokhoz kiadott módosításokat életbelépésüknek megfelelően helyesbíteni.

**Figyelési kötelezettség,
rendelkezések végrehajtása**

4.1.12. A mozdony személyzet a tolatásvezető rendelkezéseit köteles végrehajtani.

**A vezetőálláson
tartózkodás feltételei**

4.1.13. A vezetőálláson az oda beosztott járművezető, kiképzésre beosztott gyakornok, hatósági személyek és a vasútüzem-vezető írásos engedélyével rendelkező dolgozók tartózkodhatnak a beosztott járművezető zavarása nélkül.

**A mozdony ápolása,
tisztán tartása**

4.1.14. A mozdony személyzet a szolgálata közben (alkalmas időben) köteles a vezetőállást kitakarítani, szükség szerint a fényszórókat, visszapillantó tükröket és a vezetőállás homlok- és oldalablakait megtisztítani

**Felelősség az üzemanyagok
gazdaságos
felhasználásáért**

4.1.15. A mozdony személyzet az üzemanyagok rendeltetésszerű és gazdaságos felhasználásáért felelős. Helytelenül értelmezett takarékoságból a közlekedés biztonságát, a mozdony üzembiztonságát és műszaki állapotát nem szabad veszélyeztetni.

**Szerkezeti változtatások,
módosítások**

4.1.16. A mozdony alkatrészeit, berendezéseit a mozdony személyzetnek eltávolítani, nem szabványosra cserélni, beállítási értéküket megváltoztatni, a működtető és védelmi reléket, biztosítókat üzemben kívül helyezni, átkötni tilos. A vezérlési és egyéb áramkörökben csak a kezelési és karbantartási utasításban előírt értékű biztosítókat szabad használni, illetve megtűrni. Ezek átkötése, „patkolása”, vagy pótlása nagyobb névleges értékűvel szigorúan tilos!

**Eljárás
a mozdony személyzet
szolgálatképességének
csökkenése, illetve
szolgálatképtelensége
esetén**

4.1.17. Ha a mozdony mozgása közben a vezetőálláson szolgálatot teljesítő mozdonyvezető szolgálatképessége valamely okból annyira csökken, hogy a pályát, a jelzéseket nem tudja kétséget kizáróan megfigyelni, vagy a mozdonyt nem tudja biztonságosan vezetni, akkor a tolatást meg kell szüntetnie. Tovább dolgozni csak akkor szabad, ha a mozdonyvezető a szolgálatképességét visszanyerte. Ha ez előreláthatólag hosszabb időt venne igénybe, vagy megfelelő elsősegélynyújtásra az adott körülmények között nincs lehetőség, akkor a rendelkezésre álló eszközzel segítséget kell kérni.

Jelzőlámpák kezelése

4.1.18. A tolatómozdony elejének és végének jelzésére, valamint a járműveken alkalmazandó jelzésekre vonatkozó előírásokat be kell tartani.

**A mozdonyvezető általános
érvényű kötelességei****4.1.19.** A mozdonyvezető kötelességei:

- gondoskodni arról, hogy szolgálati ideje alatt a mozdonyon illetéktelen személy ne tartózkodjon, azt illetéktelen el ne indíthassa,
- a mellé megbízás alapján beosztott gyakornokot a jármű szerkezetére, kezelésére, valamint a vonal helyi jellegzetességeire oktatni,
- a jármű üzemanyagkészletének kiegészítéséről gondoskodni, az elfogyasztott üzem-, kenőanyagokat kivételezni
- a szolgálat megkezdésekor az Üzemi Napló bejegyzéseit ellenőrizni, szolgálata idején az Üzemi Naplót vezetni,
- a sebességmérő szalagot kezelni és telephelyi rendelkezések szerint leadni,
- különös gondot fordítani a tűzvédelemre, az e célból szükséges intézkedéseket haladéktalanul megtenni,
- az üzem közben előforduló és a rendelkezésére álló eszközökkel elhárítható meghibásodásokat megszüntetni,
- meghibásodás esetén a továbbhaladás vagy továbbüzemeltetés lehetőségét, illetve feltételeit eldönteni.

Óvórendszabályok**4.1.20.** A mozdony megvizsgálása, kenése, tisztítása, javítása, kiszerelese közben ügyelni kell arra, hogy a járműnek minden szándékolt vagy véletlen mozgása, géprészeinek mozgása (forgása), közelében tartózkodó személyekre ne legyen veszélyes.

A mozdonyokon a mozgó (forgó) géprészek veszélyességére, azok megközelítése során külön figyelmet kell fordítani.

Üzemanyag vételezésakor, a mozdony vizsgálatakor, tisztításakor, valamint hibakereséskor, hibaelhárítás közben a mozdonyt be kell fékezni, a dízelmotort le kell állítani.

A tisztítási munkákat a munka-, környezetvédelmi előírások és a forgalombiztonsági szabályok betartásával szabad elvégezni.

A mozgásban lévő mozdonyról a visszapillantó tükör külső vonalán kívülre kihajolni, vagy a jármű futóhidjára kimenni tilos.

A mozgásban lévő mozdony géptér (védház), valamint vezetőfülke ajtóit mindig csukva kell tartani.

Üzemelő mozdony gépterében a mozdony személyzetén és a jármű ellenőrzését, vizsgálatát végző dolgozón kívül más személynek tartózkodni tilos.

A jármű ellenőrzését, vizsgálatát végző dolgozó — a vonatkozó biztonsági szabályok betartásával — menetközben is tartózkodhat a géptérben.

A mozdony, tartózkodásra kiképzett homlokán (hídlásán), oldaljárdáján, homloklépcsőjén a jármű haladó mozgása közben — indokolt eset-

ben — csak a tolatócsapat tagjai, vagy a jármű mozgásának irányítására jogosult személy(-ek) tartózkodhatnak.

A leesés elleni védelem hiánya esetén (Pl.: egyéni védőeszköz, biztonságos kikötés) a mozdonyszemélyzetnek a mozdonytetőn munkát végezni nem szabad.

Mozdonyok mozgása, mozgatása

4.1.21. A mozdonyszínbe való be- és kijárást különös óvatossággal kell végezni. A mozdonyszín kapuját ilyen esetben mindig teljesen ki kell nyitni és a kapuszárnyakat rögzíteni kell.

A fordítókorongra és tolópadra járás előtt minden esetben meg kell állni. A fordítókorongra, tolópadra csak akkor szabad rájárni, ha a fordítókorong, tolópad a rájárásnak megfelelő vágányútban rögzítve van és a kezelője erre kézjelzéssel is engedélyt ad.

A mozdonyokat fordítókorongra, tolópadra saját erejükkel, más járművel vagy csörlővel kell ráállítani. Nem szabad rájárni szalasztással, csurgatással, illetve a jármű lendületével.

Fordítás, illetve a tolópad mozgásának megkezdése előtt a mozdonyt be kell fékezni. Ha a fékberendezés hasznavehetetlen, akkor a járművet rögzítősaruval vagy alátétfával kell állva tartani.

A vezetőfülke elhagyása

4.1.22. A vezetőfülkét a mozdony-személyzetnek menet közben — életveszély esetét kivéve — elhagyni nem szabad. Menet közben bekövetkezett rendellenesség esetén a mozdonyvezető csak akkor hagyhatja el a vezetőfülkét és mehet a rendellenesség okát felkutatni, ha előzőleg a mozdonyt megállította, és megfutamodás ellen biztosította.

A mozdonyról való eltávozás általános műszaki feltételei:

- a mozdonyt megfutamodás ellen biztosítani kell,
- a mozdonyt üzemen kívül kell helyezni,
- a mozdony külső nyílászáróit be kell zárni olyan módon, hogy oda illetéktelen személy ne juthasson be,
- dízelmozdony esetén az elfagyás veszélye nem áll fenn.

A mozdonyszemélyzet csak akkor távozhat el a mozdonytól, ha azt a legközelebbi szolgálattételre megfelelően előkészítette és a mozdony elhagyására vonatkozóan a KSZU-ban meghatározottak szerint járt el.

A mozdonyszemélyzet tűzvédelmi feladatai

4.1.23. A mozdonyok üzemeltetése, vizsgálata során gondoskodni kell a tűzveszélyes helyek fokozott vizsgálatáról. A járműtűz elkerülése érdekében a tűzveszélyt okozó rendellenességek megszüntetésére haladéktalanul intézkedni kell.

A mozdonyokon tűzveszélyes folyadékot (benzin, benzol, alkohol stb.) szállítani tilos!

A mozdonyokon csak azok akkumulátoráról táplált, vagy saját akkumulátorral, illetve szárazelemmel működtetett kézilámpát szabad használni.

**Tűzoltó készülékek
a mozdonyon**

4.1.24. A mozdony személyzet a mozdonyon alkalmazott (mozdonyonként 2 db) kézi tűzoltó készülék meglétéről, az üzemképességükről a készülék ellenőrző műszere alapján köteles meggyőződni akkor, ha az — típustól függően — ezzel rendelkezik.

A kézi tűzoltó készülékeket az előírt tárolóhelyétől elzárni, eltorlaszolni, letakarni még átmenetileg sem szabad.

A kiürült vagy üzemképtelenné vált kézi tűzoltó készülékről az Üzemi Naplóba kell bejegyzést tenni, cseréjéről a legrövidebb idő elteltével gondoskodni kell.

**Eljárás mozdonyoknál
keletkezett tűz esetén**

4.1.25. Tűz vagy tűzre utaló jelenség (szokatlan szikrázás, füst, égési szag) esetén a mozdonyt azonnal üzemén kívül kell helyezni és meg kell állni. Országos villamos távvezeték-től mért 40 m távolságon belül tilos megállni.

Meg kell állapítani a tűz keletkezési helyét és terjedelmét. Ha arra mód van, az égő mozdony közeléből a veszélyeztetett járműveket és egyéb éghető anyagokat el kell távolítani.

A mozdony személyzete köteles a tűz oltására minden lehetőséget és eszközt felhasználni, szükség szerint a kézi tűzoltó készüléket igénybe venni.

A biztonsági teendők megtétele után, a mozdonyon rendszeresített tűzoltó készülékkel (berendezéssel) a tűzoltást haladéktalanul meg kell kezdeni.

Az égő járműtől csak akkor szabad eltávozni, ha a tűz vagy annak következményei a személyes biztonságot veszélyeztetik.

Villamosított vasútvonalon keletkezett tűz esetén az E.101. sz. Utasításban foglaltakat is be kell tartani.

A tüzeset jelzése

4.1.26. A keletkezett járműtüzet haladéktalanul jelenteni kell a vasútüzem-vezetőnek.

A jelzéssel egy időben a tűz oltását is el kell kezdeni.

A keletkezett és a már eloltott tüzesetet is a Katasztrófavédelemnek (Tűzoltóság) minden esetben jelenteni kell.

Jelentkezés munkavégzésre

4.1.27. A mozdony személyzetnek minden munkába lépéskor személyesen kell jelentkezni a vasútüzem-vezetőnél vagy a helyettesénél, vagy a KSZU-ban meghatározott dolgozónál.

A mozdonyvezető kötelelessége jelentkezéskor

4.1.28. A mozdonyvezető köteles jelentkezéskor a parancskönyvi rendelkezéseket tudomásul venni és a szolgálathoz szükséges eszközöket átvenni.

Lejelentkezés szolgálat befejezésekor

4.1.29. Lejelentkezéskor a mozdonyvezető köteles:

- a szabályszerűen kezelt sebességmérő szalagot, az Üzemi Napló szabályszerűen kitöltött lapjának eredeti példányát (ha azt egyéb rendelkezés miatt nem kell a naplóban hagyni), valamint a használatra átvett eszközöket leadni,
- a járművön esetleg szükségessé vált javításokat megrendelni,
- a tolatás közben előfordult rendkívüli eseményekről Eseménykönyvben írásbeli jelentést (a továbbiakban: írásbeli jelentést) tenni,
- az időközben megjelent parancskönyvi rendelkezéseket tudomásul venni.

A mozdonyok felkészítése a szolgálatra

4.1.30. A mozdonyok felkészítése a szolgálatra alapvetően a járműfenntartási telepek személyzetének feladata és felelőssége, ha ilyen nincs, akkor ezt a folyamatot a KSZU-ban kell szabályozni. A mozdonyok vizsgálatával, illetve magasabb rendű vizsgálatával, valamint a szükséges javítások elvégzésével biztosítani kell a szolgálatra alkalmas állapotukat legalább a következő vizsgálatig, amelynek tényét az Üzemi Naplóba való bejegyzés igazolja.

A telepen szolgálatra felkészített mozdonynak az alábbi feltételek mindegyikének meg kell felelni:

- az akkumulátortelep megfelelő állapota,
- a biztonsági-, védelmi berendezések és felszerelések megléte, a fémzárak épsége,
- az üzemanyag rendszerek (hűtő-, kenő-, tüzelőanyagok, hidraulika olaj, homok, stb.) megfelelő tömörsége, az ilyen anyagok szükséges mennyiségének megléte,
- a sebességmérő berendezés üzemkész állapota,
- a tűzoltó készülékek megléte, működőképessége és érvényessége,
- a megfelelő tartalékbiztosítók és a tartalékizzók megléte,
- az előírt jelzőeszközök, valamint értekező berendezések megléte és megfelelő állapota (beleértve a kijelző világítást is),
- a kerékpárok, a hordmú, az ütköző- és vonókészülék, a pályakotró: törés-, lazulás-, repedés-, esetleges alakváltozás mentes állapota,
- a kezelőszervek, kapcsolók munkavédelmi szempontból kifogástalan állapota,

- a jármű üzemének követhetősége a vezetőálláson levő műszerek, jelzőlámpák alapján,
- az ablaktörők, a páramentesítők és a vezetőállás fűtés működőképessége,
- az éberségi berendezés érvényessége, működőképessége,
- homokoló berendezés működőképessége,
- a jelzőlámpák és a műszervilágítás működőképessége,
- a vezetőállás nyílászáróinak működőképessége, tömítettsége, zárhatósága,
- a visszapillantó tükrök megléte és megfelelő állapota,
- dízelmozdonyoknál a motor megfelelő tömörsége (hűtővíz, kenőolaj, tüzelőanyag, kipufogógáz rendszer, stb.),
- az önműködő és kiegészítő fékberendezés, valamint a kézifék, illetve rögzítőfék kifogástalan működése, érvényessége,
- a mozdony fény-, és hangjelző berendezéseinek működőképessége,
- a jármű külső-belső megfelelő tisztasága,
- a járművezetői szék(-ek) kifogástalan állapota,
- leltárjegyzékbe felvett eszközök megléte és használhatósága.

Az átvétel tényét és az esetleges megállapításokat az Üzemi Naplóban kell rögzíteni és olvasható aláírással elismerni.

A jármű üzembe helyezése előtt meg kell győződni az Üzemi Naplóban beírtak helyességéről.

A tolatószolgálat megkezdése előtt a mozdonyvezetőnek személyesen kell ellenőriznie:

- az előírt jelzőeszközök, valamint értekező berendezések meglétét és állapotát,
- a mozdony fény- és hangjelzést adó berendezéseinek működőképességét,
- az éberségi berendezés, valamint a sebességmérő berendezés üzemkész állapotát,
- a jármű üzemét a vezetőálláson levő műszerek, jelzőlámpák alapján,
- a mozdonnyal végzett mozgás (indítási próba) előtt, a kiegészítő- és önműködő fékberendezés működését,
- a gázolaj mennyiségét.

Járművezetői engedély, lámpa, íróeszköz
--

4.1.31. A mozdonyvezetőnek szolgálatban jármű-vezetői igazolványát, annak mellékletét (Tanúsítvány, orvosi határozat, időszakos vizsga-jegyzőkönyvek) zseblámpát, íróeszközt magánál kell tartania.

**Felelősség a mozdony
vezetéséért**

4.1.32. A mozdony vezetéséért kizárólag a mozdonyvezető felelős. Feljebbvaló jelenléte a jármű vezetőjét nem mentesíti a felelősség alól.

Szállítási tilalom

4.1.33. A mozdonyon, közúti-vasúti járművön, a mozdonyoszemélyzet személyes használatára szolgáló tárgyakat, anyagokat (élelmiszert) szabad külön engedély nélkül szállítani. Egyéb anyagokra szállítási engedélyt a vasútüzem-vezető adhat.

**A mozdony hatósági
átvizsgálása**

4.1.34. A hatóságok, vagyonvédelmi szervek a mozdonyvezető jelenlétében jogosultak a mozdony átvizsgálására.

A mozdonyvezető köteles a vizsgálatot közreműködve elősegíteni, a vizsgálat előtt a járművet üzemen kívül helyezni, a vizsgálatot végzőket kísérni és az esetleges veszélyekre figyelmeztetni.

Veszély észlelése

4.1.35. Ha a mozdonyoszemélyzet a pályaberendezésnek vagy a vasúti kocsik megfigyelése közben olyan jelenséget vesz észre, amely a tolatási mozgást veszélyezteti, intézkednie kell a tolatási mozgás megállítására, kivéve, ha azzal a veszély fokozódna.

A mozdonyok biztonsága

4.1.36. Baleset és forgalmi akadály esetén a személyzetnek elsősorban a felügyeletére bízott járművet kell biztonságba helyeznie. Gondoskodnia kell arról, hogy a baleset további következményeként robbanás, tűz vagy villamos baleset ne keletkezhessek.

Ha balesetnél több mozdony van a helyszínen és ezek valamelyikének személyzete szolgálatképtelenné vált, a felügyelet nélkül maradt jármű biztonságba helyezéséért a többi mozdonyvezető felelős.

A kocsisor megindítása

4.1.37. A mozdonyvezetőnek — a kapott felhatalmazás alapján — el kell kezdeni a tolatást, akkor, ha az indulást vontatási ok sem akadályozza.

A kézi működtetésű homokoló berendezést, az adott viszonyoknak megfelelően, a kerékperdülés megelőzésére — ekkor is csak szakaszosan, csekély homok kibocsátásával — szabad működtetni. Váltókon, szigetelt síneken, vágányhídmérlegen való áthaladás közben kerülni kell (veszély esetét kivéve) a homokoló berendezés működtetését.

A kerékperdülést, a vonóerő csökkentésével, és ha van, akkor a kézi működtetésű perdülésgátlóval kell megszüntetni. A megperdült kerék alá kézi működtetéssel homokolni tilos!

A mozdony személyzet magatartása tolatás/tartózkodás közben

4.1.38. A mozdony személyzet köteles a műszereket, az ellenőrzőlámpákat, a zajokat is figyelemmel kíséreni. Kutatni kell a gyanús vagy rendellenes zaj, szag stb. okát és ennek megfelelően kell intézkedni.

Ha a tolatásmentes idő lehetővé teszi, akkor meg kell meggyőződni arról, hogy a tengelyágyaknál, csapágyaknál, mozgó alkatrészeknél és a kerékabroncsoknál nem mutatkozik-e a szokottnál nagyobb hőmérsékletű vagy üzemveszélyes melegedés, érzékelhető sérülés, rendellenesség.

Minden olyan eseményt, körülményt, amely a mozdony vagy a személyzet további munkavégzését befolyásolhatja, a lehető legkorábban jelenteni kell a vasútüzem-vezetőnek.

Ugyancsak jelenteni kell azt is, ha nagyobb javítás szükséges, amely a jármű további munkavégzését nem zavarja, de az elvégzésére előre fel kell készülni.

Dohányzási tilalom

4.1.39. Tilos dohányozni a mozdony vezetőállásán és gépterében.

A szolgálat befejezése utáni vizsgálat

4.1.40. A tolatás közben a mozdony üzemében észlelt hiányosságokat és rendellenességeket, az Üzemi Naplóba kell bejegyezni.

Ha a mozdony javítást igényel, akkor azt szabatos megjelöléssel és kellő részletességgel kell megrendelni. A sérült vagy hiányzó festék vagy fémezéssel írásbeli jelentést is kell tenni.

Felszerelési tárgyak

4.1.41. A felszerelési tárgyakat (amennyiben rendszeresítve vannak) az épségük és meglétük szempontjából ellenőrizni kell, majd a tárolási helyükön kell azokat elzárni.

A vontatójárművek kiszereleése üzemanyaggal

4.1.42. A szolgálat befejezése után a mozdonyt, — ha más, erre vonatkozó előírás nincs — a járműfenntartási telepre bejáró személyzetnek kell üzem- és kenőanyaggal kiszereleeni. A KSZU-ban kell szabályozni a kiszereleelés menetét.

A homokkészlet és dízeljárműveknél a hűtőfolyadék utántöltését a mozdony személyzetnek kell kezdeményezni és a KSZU-ban kijelölt dolgozónak, vagy a mozdony személyzetnek kell elvégezni.

4.2. Meghibásodás esetén követendő eljárás

A mozdony hibájának megszüntetése

4.2.1. A mozdonyon bekövetkezett bármilyen hiba megszüntetésénél a mozdony személyzetnek a személybiztonságot, üzembiztonságot szem előtt kell tartani. Ha a mozdony hibája miatt meg kell állítani, a hibát a lehető legrövidebb idő alatt meg kell szüntetni.

Ha a mozdony üzemképtelenné vált, akkor a mozdonyvezető köteles gondoskodni a jármű szállításhoz szükséges előkészítéséről.

Működési zavar okának vizsgálata

4.2.2. Ha a mozdonyon hiba vagy sérülés következett be, a menetet csak akkor szabad folytatni, ha:

- a hibát a mozdony személyzet megszüntette, vagy
- a hibás részt üzemen kívül lehet helyezni, és nagyobb mértékű sérülés bekövetkezésétől, kifejlődésétől, illetve az ebből eredő baleset-, tűzveszély kialakulásától nem kell tartani.

Mozdonyalkatrészek törése, lazulása

4.2.3. Hordmúalkatrészek (hordrugó, függvas, himba) működő mozdornál bekövetkezett törése esetén a tolatást akkor szabad folytatni, ha a törés következtében a hordmúben befeszülés nem lépett fel vagy a mozgás során nem következhet be.

Befeszülés (síklásveszély) esetén az ideiglenes helyreállításhoz műszaki mentést kell kérni. A mozgást, a helyreállítást vezető rendelkezése szerinti sebességgel és ideig szabad folytatni.

Hordrugótörés

4.2.4. A mozdony lemezes hordrugóját töröttnek kell tekinteni akkor, ha egy fő- vagy két melléklapja törött.

Csavarrugó akkor törött, ha a rugórendszer sérült eleme a mozdony álló helyzetében nem vesz fel terhelést. Törött hordrugóval további tolatási mozgást végezni nem szabad.

Kerékabroncs és tengelytörés

4.2.5. A kerékabroncs szakadása vagy a tengelycsap törése, továbbá a keréktárcsaagy lazulása esetén a tolatás nem folytatható.

Elmozdult vagy laza kerékabroncs

4.2.6. A kerékabroncsot akkor kell elmozdultnak tekinteni, ha a kerékvázon és az abroncon levő, sugárirányú fehér vagy vörös festékcímké határvonala nem esik egybe. A kerékabroncsot akkor kell lazának tekinteni, ha az alábbiakban felsorolt jelenség bármelyike fennáll:

- feloldott fék mellett, több különböző helyen, megközelítőleg sugárirányban az abroncsra mért kalapácsütések nem adnak tiszta csengő hangot,
- a kerékabroncs és a kerékváz között rozsdakiverődés látható,
- az abroncs és a kerékváz csatlakozó élei sérültek,
- a biztosítógyűrű sérült, laza vagy mellette rozsdakiverődés látható.

4.2.6.1. Ha a mozdonyvezető kerékabroncs elmozdulást állapít meg, akkor a lazaságra vonatkozó ellenőrzést különös gondossággal kell elvégezni. Amennyiben a kerékabroncs nem minősül lazának, akkor a tolatás folytatható, de műszaki felügyeletet ellátó személynek kell megvizsgálni és dönteni.

4.2.6.2. Ha az abroncs lazának minősül, akkor a mozdonyvezető a tolatást nem kezdheti meg, illetve nem folytathatja. Megállapításait jelentenie kell a vasútüzem vezetőjének, vagy megbízottjának, aki a műszaki felügyeletet ellátó személyt értesíti. A mozdonyvezetőnek továbbiakban a nevezetteknek — Üzemi Naplóba is bejegyzett — szabatos rendelkezése szerint kell eljárnia.

4.2.6.3. Ha a vörös színjelölésű abroncs elmozdulását vagy az abroncs-lazulást olyan helyen állapítja meg a mozdonyvezető, ahol nincs jármű-fenntartási telep vagy vizsgálóhely, akkor maga köteles dönteni a mozdony futásképesességéről és az alkalmazható sebességről a 4.2.6.4. — 4.2.6.5. pontok szerint.

4.2.6.4. A laza abroncsú kerékpárt, — ha az műszakilag lehetséges — a vontatásból és a fékezésből ki kell iktatni.

4.2.6.5. Ha az abroncs és a kerékváz kapcsolata nem felel meg a 4.2.6.4. pontban felsorolt feltételeknek, akkor a mozdony további tolatási feladatot nem láthat el, szolgálatképtelennek minősül. A mozdony ilyen esetben legfeljebb 5 km/h sebességgel továbbítható. Tengelyirányú abroncs-elmozdulás esetén műszaki mentést is kell kérni. A mozdonyt továbbítani a helyreállítást vezető rendelkezése szerinti sebességgel szabad.

Lengéscsillapító sérülés

4.2.7. A sérült lengéscsillapítót le kell szerelni, vagy — ha az nem lehetséges — a leszakadt részt fel kell kötni úgy, hogy a mozdonyban, pályaberendezésben további sérülést ne okozhasson.

**Üzemképtelen
vontatómotor szellőző**

4.2.8. A vontatómotor külső hűtés nélkül nem tartható üzemben.

**Vontatómotor
szellőző túláram**

4.2.9. Ha a leoldott biztosító, elektronikus védelem vagy kismegszakító közvetlenül a csere, illetve visszaállítása után ismételten kiolvad vagy leold, akkor az áramkör újbóli feszültség alá helyezése csak a zárlat helyének kiderítése és megszüntetése után történhet meg.

Légsűrítő hibái

4.2.10. Légsűrítő olajkenés hiánya esetén szolgálatképtelenséget kell jelenteni.

**Az akkumulátortöltő
hibája**

4.2.11. Üzemképtelen akkumulátortöltővel a tolatást megkezdeni, vagy folytatni legfeljebb egy óráig szabad.

Tengelyágyolvadás

4.2.12. Tengelyágyolvadás esetén a mozdony szolgálatképtelen. Mozogni, csak félreállításig szabad.

Ütközősérülés

4.2.13. A teendőket főként a sérült ütközők helyzete határozza meg. Ha az ütköző(k) leesésétől nem kell tartani, akkor a járművezető a vontatójármű ép végével a tolatást folytathatja, de jelenteni köteles a vasútüzem-vezetőnek a sérülés tényét. A jármű további üzemeltetése vonatkozásában a műszaki felügyeletet ellátó személy döntése a mérvadó. A döntést a lehető legrövidebb időn belül meg kell hozni.

A pályakotró sérülése

4.2.14. A tolatás sebességkorlátozás nélkül folytatható akkor, ha a pályakotró leesésének veszélye nem áll fenn, és a sérült rész nem közelíti meg 100 mm-nél jobban a sínkorona felső síkját. Ha a sérült rész az előző méret felénél is közelebb van a sínkorona síkjához, akkor a tolatás tovább nem folytatható.

Vonókészülék szakadás

4.2.15. A mozdonnyal további tolatási tevékenység a hiba elhárításáig nem folytatható.

**Fogaskerékházból hallható
kattogó, ropogó hang**

4.2.16. Ha a fogaskerékházból füst áramlik ki, de a kerékpár még forog, akkor a mozgás (félreállítás) a forgóváz (kerékpár) selejtezése után folytatható.

**Hajtóműház, olajteknő
sérülése**

4.2.17. Ha a kenőolaj elfolyt, akkor a hajtóműházhoz tartozó vontatómotort le kell selejtezni, és a járművel félre kell állni.

**Nagymérvű
keréklaposodás**

4.2.18. Ha a keréklaposodás mértéke a 60 mm-t meghaladja, akkor a további mozgást csak műszaki vizsgálatot követően szabad folytatni.

**Homlokablak sérülése,
beszakadása**

4.2.19. Ha a homlokablak valamelyike sérült meg, akkor műszaki vizsgálatot követően lehet csak a tolatási mozgást folytatni.

**Eljárás rendkívüli esemény
vagy veszélyhelyzet
észlelése alkalmából**

4.2.20. Tolatás közben a közlekedésbiztonságot veszélyeztető rendkívüli eseményt (baleset, veszélyeztetés, szándékos vagy gondatlan cselekmény, tüzeset, jármű-, pálya-, felsővezeték-hiba, stb.), körülményt, előre nem látott elháríthatatlan akadályt — a baleset elkerülése és a további károk elhárítása érdekében — a vasútüzemvezetőnek jelenteni kell.

A mozdony biztonságba helyezése után a mozdony személyzete köteles a pálya szabaddá tételére irányuló munkákban részt venni.

Ha a pályát víz borítja, akkor előtte meg kell állni. Amennyiben a víz szintje a sínkorona magasságát meghaladja, azon áthaladni csak a pálya műszaki felügyeletét ellátó szakember engedélyével és jelenlétében, legfeljebb lépésnek megfelelő sebességgel szabad.

Hőnfutás

4.2.21. A csapágy hőnfutott, ha hőmérséklete olyan magas, hogy kézfejjel nem érinthető meg. Ekkor a mozdony szolgálatképtelen (mozgatni lépésben, mozgatás esetén kísérni), és olyan helyre kell vele félreállni, ahol a további tolatási mozgásokat nem akadályozza.

**Elfagyott alkatrészek
kiolvasztása**

4.2.22. A gumit vagy más éghető anyagot tartalmazó alkatrészt, nyomás alatt álló edényt nyílt lánggal kiolvasztani nem szabad.

**Közlekedés behavazott
pályán**

4.2.23. Laza 15-25cm hómagasság esetén a tolatás megkezdése előtt a pályát mozdonyal végig kell járni a hó megtörése céljából.

4.3. A dízelmozdonyok üzemeltetése

**A dízelmozdony üzembe
helyezésének feltételei**

4.3.1. A dízelmozdony üzembe helyezését az adott mozdonyra érvényes típusismerettel rendelkező mozdonyvezető, közúti-vasúti járművezető képesítésű dolgozó végezheti.

Az üzembe helyezéskor — a dízelmotor indítása előtt — gondoskodni kell a jármű légfékkel vagy kézifékkal való állva tartásáról.

A dízelmozdony alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban személyek nem tartózkodhatnak és a gépezeti berendezéseket takaró fedeleknél az előírás szerinti helyükön kell lenniük. Ezt az üzembe helyezést végző

személynek kell ellenőriznie. Kivételt képeznek azok a személyek, akik az üzembe helyezést végző utasítására, a különböző gépezeti egységeknél a motor indításában segítenek.

A mechanikus erőátvitelű mozdonyok erőátviteli láncja nyitott legyen. Ezt a főkapcsoló nyitott, vagy az irányváltó középállásával kell biztosítani. Ezt szintén annak a személynek kell ellenőriznie, aki az üzembe helyezést végzi.

A hidraulikus erőátvitelű mozdonyoknál a hajtómű kikapcsolt állapotban legyen. Az üzembe helyező személynek ellenőriznie kell, hogy egy előzetes kényszerüzem miatt a hajtómű töltőmágnes vagy a fővezérlő tolatyú nincs-e mechanikusan vagy a vezérlési rendszer egyes elemével töltő állásban reteszelve.

A villamos hajtásrendszerű mozdonyoknál a főáramkör nyitott állapotban legyen. Ezt szintén annak a személynek kell ellenőriznie, aki az üzembe helyezést végzi.

Munkavégzés a dízelmozdonyon

4.3.2. A mozdonyon, illetve az alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban ellenőrzést, javítást, illetve egyéb munkát végezni csak üzemben kívül helyezett dízelmotoron és a jármű kézifékkal, rögzítő fékkel befékezett helyzetében szabad. Kivételt képeznek azok az ellenőrzési szempontok, amelyek kifejezetten működő dízelmotorra, hajtóműre vannak előírva, ezek azonban a megfigyelésre korlátozódnak. Villamos felső vezeték alatti munkavégzésre vonatkozó szabályokat az E. 101. sz. Utasítás tartalmazza.

A dízelmotoron és az erőátviteli berendezéseken szükségessé váló munkavégzésnél különös gondot kell fordítani a meleg alkatrészek — kipufogórendszer, víz-, és olajcsövek — megközelítésére, megbontására az égési illetve forrázási sérülések megelőzésére. Gondoskodni kell a véletlen beindulás megelőzéséről a jármű feszültségmentesítésével, a késeskapcsoló kikapcsolásával vagy az akkumulátor főbiztosító kiemelésével.

A mozdony villamos vezérlő berendezéseit, melyek a járműszekrényhez (sínhez) képest 42V-nál nagyobb feszültség alá kerülhetnek, megérinteni, illetve ezeken munkát végezni a következő feltételek teljesülése mellett szabad:

- a dízelmotort le kell állítani, a vezérlési rendszert feszültségmentesíteni kell, kivéve akkor, ha a hibakeresés erre irányul,
- a mozdony és a külső hálózat közötti segédüzemi/töltő csatlakozást meg kell szüntetni.

**Beindított dízelmotor
felügyelete**

4.3.3. A dízelmozdonyt üzemelő motorral felügyelet nélkül hagyni nem szabad

**A dízelmozdonyok
működésének üzem
közbeni ellenőrzése**

4.3.4. A jármű működését üzem közben figyelemmel kell kísérni. A beépített műszerek, jelzőlámpák, kijelzők által jelzett értékeket kellő gyakorisággal ellenőrizni kell. A műszerek, jelzőlámpák és hibatárolók hibajelzése, rendellenes zaj, rendellenes üzem esetén az okot fel kell kutatni és a hiba elhárításáról intézkedni kell.

Különös gondossággal kell eljárni a régebbi gyártású dízelmozdonyoknál, amelyeknél a hűtővíz hőmérséklet szabályozása nem önműködő. Ezeknél az előírt hűtővíz hőmérséklet szabályozása a mozdonyvezető feladata.

**Menet közbeni irányváltás
tilalma**

4.3.5. Irányt váltani csak és kizárólag álló helyzetű és befékezett járműnél szabad. Vilamos erőátvitelű dízelmozdonyokat sem tolatás közben, sem pedig gépmenetben ellenárammal fékezni még veszély esetén sem szabad.

**A dízelmozdony vizsgálata
tolatásmentes időben**

4.3.6. Alapjáraton járó motornál ellenőrizni kell, hogy nincsenek-e rendellenes zörejek és a tüzelőanyag-, kenőolaj-, és hűtővízrendszer csővezetékei épek és tömörek-e.

**Rendellenességek
a dízelmotornál**

4.3.7. Rendellenes zörejek esetén a zajok eredetét és természetét tisztázni kell. A vizsgálat eredményének értékelése a mozdonyvezető kötelessége. Ha olyan hibát észlel, amely a motor épségét veszélyezteti, akkor köteles azt azonnal megállítani. Ilyen esetben a menetet folytatni nem szabad, a jármű szolgálatképtelen. Ha a hibát a mozdonyvezető megszüntette, akkor a menetet folytatni kell, azonban a korábban hibás, de a megjavított berendezés működését fokozott figyelemmel kell kísérni. A hibát és a megszüntetés módját a járműfenntartási telepre, vagy a műszaki vizsgálatra kijelölt szolgálati helyre érkezést követően, illetve személyzetváltás alkalmával azonnal jelenteni kell és az Üzemi Naplóba be kell írni.

A kenőolajnyomás-hiány védelem működése és rendellenes zaj együttes észlelése esetén a motort tovább üzemeltetni, illetve újra indítani a hiba megszűnéséig tilos!

A kenőolajnyomás-, túlfordulat-, kartelgáz-, földzárlat védelmi berendezések a hibaelhárítást követően legfeljebb egyszer állíthatóak vissza. Amennyiben az ismételt visszaállítás eredménytelen, akkor a járművet szolgálatképtelennek kell minősíteni.

A védelmi berendezések hibái

4.3.8. Amennyiben a rendellenes működést, a védelmi berendezést vezérlő egyéb elem hibája okozta, akkor azt ki lehet iktatni, ha a berendezést működésbe hozó paraméter értéke egyéb műszerrel, vagy észleléssel ellenőrizhető (pl. a „hűtővíz túlmeleg” termosztát rossz, de a hűtővíz hőmérséklete a hőmérőről ellenőrizhető). Nem iktatható ki a dízelmotor kenőolajnyomás-, hűtővízhiány-, kartergáz-, földzárlat, valamint a túlfordulat-védelmi berendezése.

Hűtési rendszer hibái

4.3.9. A dízelmotor hűtővizének hőmérséklete nem haladhatja meg a túlnyomásos hűtőknél a 100°C-t, nyitott hűtőrendszereknél a 90°C-t. Ha üzem közben a dízelmotor hűtővíz hőmérséklete indokolatlanul megemelkedik, akkor, — ha lehetőség van rá — át kell térni a kézi szabályozásra.

4.3.9.1. Ha a hűtővíz hőmérséklet növekedése nem szűnik meg, akkor a motor terhelését fokozatosan csökkenteni kell, az előidéző okot meg kell keresni és meg kell szüntetni. Tilos a dízelmotort azonnal leállítani! Visszahűtés céljából a motort terheletlenül, kis fordulatszámon kell járatni.

4.3.9.2. Ha a hűtővíz hőmérsékletének növekedése következtében a rendszer nagymennyiségű hűtőfolyadékot veszít, a motort tovább üzemeltetni nem szabad, mindaddig, míg a megfelelő hűtőfolyadékkal nem pótolták a hiányzó mennyiséget.

Hibák a villamos erőátviteli és segédüzemi rendszerekben

4.3.10. A főáramkörü rendszerekben bekövetkezett földzárlat esetén a védelem működésbe lépésekor a menetszabályzót alaphelyzetbe kell visszaállítani, majd a tolatás megállítása után az alábbiak szerint kell eljárni.

4.3.10.1. Amennyiben a védelem megszólalásán kívül azzal egy időben más jelenségek, így kábelégésre, szigetelőanyag égésre utaló füstszag nincs, a túláramvédelem nem oldott le, akkor a nagyfeszültségű rendszer könnyen hozzáférhető részeinek (irányváltók, kontaktorok, különös tekintettel a főgenerátorra) szemrevételezése után, amennyiben rendellenesség nem tapasztalható, illetve az észlelt hiba elhárításra került, a védelem visszaállítható és a tolatás folytatható.

4.3.10.2. Ha ismételten földzárlat van, akkor az előző bekezdésben felsorolt jelenségek mellett azon mozdonyoknál, ahol a vontatómotorok selejtezésére lehetőség van, a hibás motort selejtezni kell, ezután a menet

folytatható. Ebben az esetben azonban, csak olyan terhelésű tolatás lehetséges, amely az üzemképes vontatómotorok számával arányban van.

4.3.10.3. Ha a 4.3.10.1. és a 4.3.10.2. pontokban felsorolt körülmények között jelentkező földzárlatot nem sikerül behatárolni, megszüntetni, akkor a tolatási tevékenységet a jármű műszaki felügyeletét ellátó személy járművizsgálatáig folytatni nem szabad.

Hibák a villamos vezérlési rendszerben

4.3.11. A villamos vezérlési rendszerben bekövetkezett földzárlat esetén a következők szerint kell eljárni:

4.3.11.1. Egyvezetékes rendszernél (negatív ág testelt), a földzárlat a kismegszakító vagy az olvadó biztosító leoldásával egy időben következik be. Ezeket egyszer szabad visszaállítani illetve cserélni. A védelem újbóli leoldása után a menet csak akkor folytatható, amennyiben a hibát a mozdony személyzet megszüntette, vagy a meghibásodott részt, üzemmen kívül helyezte és károsodás nem következett be.

4.3.11.2. Kétvezetékes rendszer hibajelzése esetén, a menet fokozott figyelemmel a legközelebbi járműfenntartási telepig folytatható.

4.3.11.3. A 4.3.11.1. és a 4.3.11.2. pontokban leírtak esetében az eseményt a dízelmozdony Üzemi Naplójában rögzíteni kell és a hiba kijavítását kell kérni.

Teendők hidraulikus hajtómű meghibásodása esetén

4.3.12. Amennyiben a hidraulikus hajtómű, üzemképes olajnyomás-védelmi és hidraulikaolaj túlmelegedés védelmi berendezései a hibaelhárítást követően ismételten leoldottak, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni. Így kell eljárni a védelmet biztosító és az elektronikus vezérlési elemek meghibásodása esetén is.

Ha a hajtóműnél rendellenes zajok tapasztalhatók és az okot a mozdonyvezető nem tudja megszüntetni, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell tekinteni.

A hidraulikus hajtómű vezérlési rendszerének meghibásodása esetén, — VOITH gyártmányú hajtóművek kivételével — ha erre lehetőség van, át kell térni a kézi vezérlésre.

Hidraulikus erőátvitelű mozdony vontatása

4.3.13. Abban az esetben, ha a mozdonyt olyan üzemállapotban kell vontatni, hogy a hidraulikus hajtómű primer kenőszivattyúja nem kap hajtást (a dízelmotor nem üzemel), akkor a 4.3.13.1. illetve a 4.3.13.2. pont szerint kell eljárni.

4.3.13.1. Amennyiben a hidraulikus hajtóműnek nincs szekunder szivattyúja, akkor a mozdonyt vontatni csak az irány- vagy fokozatváltó középállásba helyezése és reteszelve után szabad. Az előírás szerint reteszelt állást a mozdonyvezető köteles ellenőrizni, valamint ennek tényét az Üzemi Naplóban rögzíteni és aláírni. Ha a rendellenesség ebben az esetben is fennáll, akkor az erőátviteli láncot olyan helyen kell megszakítani, — például a kardánok leszerelésével — hogy a mozdony vontatása során a hajtóműbe semmilyen körülmények között ne legyen visszahajtás. Így kell eljárni abban az esetben is, ha a szekunder kenőszivattyú meghibásodott és a mozdonyt hidegen, kell szállítani.

4.3.13.2. Amennyiben a hidraulikus hajtómű rendelkezik szekunder kenőszivattyúval a Kezelési Utasítás szerint kell eljárni, mentiránynak megfelelő irányba kell az irányváltót kapcsolni, és ezt le kell ellenőrizni. A mozdonyt vontatni az engedélyezett sebesség legfeljebb 80 %-ával szabad.

**Hidraulikus hajtómű
kényszerüzeme**

4.3.14. A hidraulikus hajtóművel kényszerüzemet létesíteni (a töltőmágnes, illetve a fővezérlő tolatyú kiékelése) csak arra az időtartamra szabad, míg a vontatójárművel olyan helyre történik a félreállítás, amely a további tolatási műveleteket nem akadályozza. Kényszerüzemben a Kezelési Utasítás szerint kell eljárni.

**Dízelmotordony
üzemanyaggal történő
ellátása**

4.3.15. A tolatás befejezése után (a belső szabályozás szerint) ki kell egészíteni a gázolaj-, a kenőolaj-, a hűtővíz-, és a homokkészletet (üzemanyagok). A mozdonyvezető kötelessége a készletek szakszerű, a környezetet nem szennyező ellenőrzése, a vételezett mennyiségek egyeztetése és elismerése.

A kenőolaj és a hűtővíz vételezését követően a csővezetékek váltóit el kell zárni, a zárfedeleket helyükre kell tenni. A kenőolaj finomszűrőket a típustól függően meg kell vizsgálni, illetve kezelni kell.

**Dízelmotordony beállítása
a tárolóhelyre**

4.3.16. A tárolóhelyre beállított dízelmotordony üzemmeleg dízelmotort leállítani csak megfelelő visszahűtés után szabad. A visszahűtést motorjáratással kell elvégezni a hűtőzsáluk teljes nyitása mellett, alapszállítási fordulatszámánál magasabb fordulatszámon, terhelés nélkül. Hidegvíz bevezetésével visszahűtést végezni tilos!

Eljárás fagyveszély esetén

4.3.17. Fagyveszély esetén a dízelmozdonyok üzemeltetése során fokozott figyelemmel kell eljárni.

4.3.17.1. Üzem közben a zsalukon képződő jégréteget úgy kell eltávolítani, hogy szerkezeti károsodás ne keletkezzen.

4.3.17.2. A szabadban álló dízelmozdony hőntartó berendezését, lehetőleg a segédaggregátor üzemeltetésével egyidejűleg kell működtetni. Ezek hiányában a jármű dízelmotorját az előírt hűtővíz hőmérséklet eléréséig szakaszosan kell járatni, aminek a gyakoriságát a külső hőmérséklet határozza meg. Ilyen esetben a dízelmozdonyt nem szabad felügyelet nélkül hagyni.

Ha a dízelmozdony fedett, de fagyveszélyes hőmérsékletű helyiségben áll, a dízelmotor járatását csak akkor szabad végezni, ha megfelelő és üzemképes elszívó berendezés áll rendelkezésre. Ennek hiányában a motor járatását a szabadban kell végezni.

4.3.17.3. Ha a dízelmotort, a segédaggregát dízelmotorját, vagy a hőntartó berendezést nem lehet működtetni, akkor a hűtővízrendszert vízteleníteni kell. A fagyálló folyadékkal feltöltött hűtővízrendszert nem kell vízteleníteni akkor, ha a hűtőfolyadék fagypontja kisebb a külső levegő hőmérsékleténél.

4.3.17.4. A víztelenítés során ki kell nyitni, és nyitva kell tartani valamennyi víztelenítő csapot, illetve csavart, beleértve a vezetőálláson elhelyezett fűtőtesteket és fűtőkazánt is. Ha szükséges, a megfelelő csővezetékeket meg kell bontani. A víztelenítést a környezetvédelmi szempontoknak megfelelően és lehetőleg lehűlt, kb. 40°C hőmérsékletű hűtővíznél szabad végrehajtani.

4.3.17.5. A dízelmozdonyok hűtőfolyadék, illetve kenőolaj mennyiségének kiegészítése után — a hideg motor beindítását követően — a kenőolaj nyomását, valamint a hűtő- és kenőolajrendszert fokozott gondossággal kell ellenőrizni.

4.3.17.6. Nem üzemelő (hideg) dízelmozdony átvételénél és átadásánál a fagymentesítés tényét írásban kell rögzíteni a jármű Üzemi Naplójában.

5. FÉKEZÉSI ELŐÍRÁSOK

Alapszabály

5.1. A mozdonyvezető a szolgálat megkezdésekor köteles meggyőződni a vontatójármű fékberendezésének üzemképességéről. Hibás, vagy üzemképtelen fékberendezéssel a szolgálatot megkezdeni tilos!

Mozdonyvezető teendői a fékberendezés üzembe helyezésekor

5.2. A fékberendezés vizsgálatát átvételkor, az alábbiak szerint kell elvégezni:

A légsűrítő üzembe helyezésével fel kell tölteni a főlégtartály és fővezeték tereket.

Ellenőrizni kell:

- A kiiktatóváltók, vonatnemváltók helyzetét.
- A fékberendezés működését az önműködő fék egyik fékezőszelepevel végrehajtott 0,5 bar-nál nem nagyobb fővezeték nyomáscsökkentéssel, majd meg kell győződni a fékhenger nyomásmérő alapján a megfelelő fékhengernyomás kialakulásáról. Ezt követően ellenőrizni kell a jármű egyik oldalán, hogy a féktuskók szorosan felfekszenek-e, illetve tárcsás fékberendezésű járműnél a fék-kijelző „légfék” ablakában a vörös jel látható-e, valamint, ha rátekintéssel lehetséges a kerékhez tartozó fékhenger löketét. A jármű fékberendezése önmagától nem oldhat fel.
- Ezt követően a fékezőszelepet menetállásba kell helyezni, majd az oldás befejeztével meg kell győződni a befékezéskor ellenőrzött mechanikus fékelemek feloldott helyzetéről.

Az oldás vizsgálata előtt — függően a lejtviszonyoktól — a jármű megfutamodását alátétfa, rögzítősaruk alkalmazásával kell megakadályozni. A kiegészítő légfék működését fékezéssel és oldással a fékhenger nyomásmérőn kell megfigyelni.

Kiegészítő vizsgálat tolatószolgálatban

5.3. A tolatószolgálatot ellátó mozdonyok esetében a mozdonyvezető minden szolgálatba lépéskor köteles a mozdony fékhenger löketeit (5.8.), a mechanikus fékelemek állapotát, valamint a féktuskók vastagságát (5.9.) ellenőrizni. Ha a fékhenger löketek az üzemszerű méretnél nagyobbak, vagy a féktuskók a kopási határjelet a szolgálat alatt elérik, akkor gondoskodni kell a jármű mechanikus fékrendszerének beállításáról, valamint a féktuskók cseréjéről.

**A vontatójárművek
kiegészítő
fékberendezésének
használata**

5.4. A kiegészítő légféket tolatásnál és gépmenetben való közlekedésnél kell használni, de ezekben az esetekben is az önműködő féknek üzemkész állapotban kell lennie. Egyidejűleg csak egy fékberendezést kell működtetni, kivételt képez a hajtóműfékkel kombinált önműködő fék használata

**Az összegyűlt szennyező-
anyag eltávolítása**

5.5. A mozdonyvezető szolgálata során legalább egy alkalommal köteles leereszteni az összegyűlt folyadékot a főlégtartályokból, a légsűrítő után beépített olajleválasztóból, cseppgyűjtőkből, és ki kell fúvatni a fékezőselepekhez, légálózatához tartozó porfogókat is. Az eltávolított folyadékot lehetőség szerint gyűjteni kell.

Kézifékkal történő tolatás

5.6. Kézifékes tolatásra csak olyan jármű alkalmas, amelynek kézifék berendezése a járművön kialakított fékállásról kezelhető.

A fékpróbát a továbbítandó járműveknél egyidejűleg külön-külön kell megtartani azoknak a dolgozóknak, akik a járműveket fékezni fogják.

Meg kell győződni arról, hogy:

- kézifék-kerék könnyen forgatható-e,
- a fékemeltyűk saruiban van-e ép, és határ alá nem kopott féktuskó.

A kézifék akkor működik szabályosan, ha:

- a kézifékezéskor a féktuskók a kerékabroncshoz egyenletesen és kellő erővel szorulnak,
- a kézifék oldásakor a féktuskók a kerekektől eltávolodnak.

Ha a megvizsgált járművek kéziféke hiányos vagy rossz, akkor másik kocsit kell a kézifékezésre kijelölni. Az újonnan kijelölt járműnél a vizsgálatokat az előzőek szerint kell elvégezni.

A mozdonyvezető teendői:

A kézifékkal történő tolatáskor az Utasításban előírt, kellő időben adott hangjelzésekkel kell a vonatkísérőket a kézifékek kezelésére utasítani.

A tolatószemélyzet tennivalói:

A tolatószemélyzet köteles a kézifékeket úgy kezelni, hogy a kerekek meg ne csússzanak. A kézifékek kezelői a mozdonyvezető jelzéseit kötelesek követni. Kézifékkal megállított tolatásnál a kéziféket addig kell befékezett állapotban tartani, amíg a mozdonyvezető közvetlenül az indulás előtt nem ad utasítást a fék feloldására.

A vontatójárművek megfutamodás elleni védelme
--

5.7. Amennyiben a vontatójármű vezetője eltávozik a járműről, minden esetben gondoskodni kell annak megfutamodás elleni védel-

méről.

A vontatójármű kézi (rögzítő) fékjét be kell húzni (működtetni kell). Amennyiben a kézi (rögzítő) fék berendezése működésképtelen (hatástalan), akkor az állvatartást:

- 2,5 ‰-es esésig 1-1 db rögzítősaruvál, vagy alátétfával kell biztosítani,
- 2,5 ‰-es vagy nagyobb esésű vágányokon az esés irányára felől 2 db rögzítősaruvál vagy alátétfával kell biztosítani.

A rögzítősarukat (alátétfákat) azon kerekek alá kell elhelyezni, ahol nincs homokoló cső.

Az állva tartás módját az Üzemi Naplóban elő kell jegyezni.

A mozdony fékhenger löketei
--

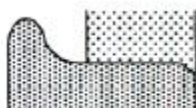
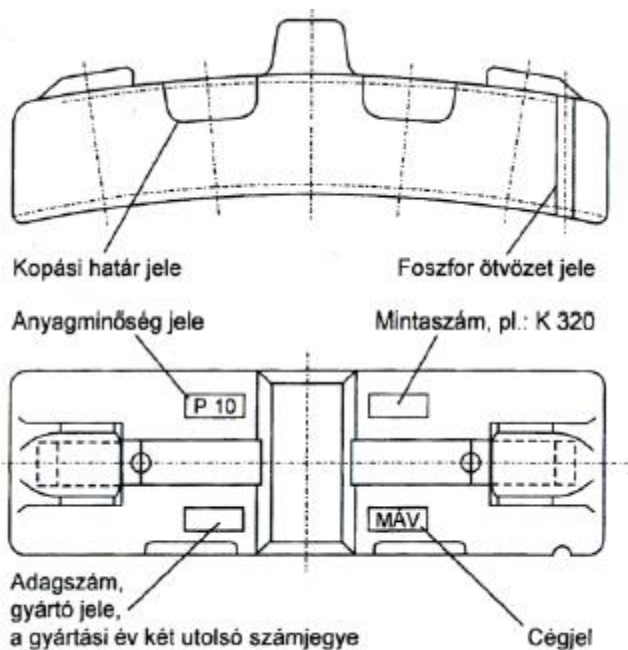
5.8. A mozdonyok fékhenger löketeit mozdonytípusonként az alábbi táblázat tartalmazza:

Mozdonysorozat			Fékdugattyú löket értéke (mm)	
EU jármű- azonosító	MÁV (régi sorozat)	Sajátcélú	Minimum	Maximum
0288	M 28	A 21	80	110
0319	M 31	A 23	90	120
0329	M 32	A 28	90	120
0439	M 43	A 29	80	110
0478	M 47	A 29	80	110
0449	M 44	A 25	90	120
0269	-----	A 26	80	110

Féktuskók jelölése, kopási állapota
--

5.9. A féktuskót cserélni kell ha:

- kopási határig kopott,
- teljes keresztmetszetében átrepedt, vagy törött,
- az ábrán megadott mértéket meghaladóan félrekopott,
- az ábrán megadott mértékben egyenlőtlenül kopott állapot állt elő.



1.sz. Melléklet

**KIEGÉSZÍTŐ SZOLGÁLATI UTASÍTÁS
TARTALMI KÖVETELMÉNYEI**

Bevezető, ismertető rész

1. A sajtócélu vasúti pályahálózat megnevezése.
2. A sajtócélu vasúti pályahálózat kezdő (kiágazási) és végpontja (szelvénytűszám).
3. Vágányok (vágányrészek) megnevezése, vagy száma, rendeltetése, hossza, végződése (ütközőbak, földkúp), lejtviszonya, 150 méternél kisebb sugarú ívek.
4. Váltók számozása, állíthatósága (helyszíni, központi), zárhatósága, szabványos állása, váltójelzők típusa (kivilágítható, fényviszszaverő, nincs). Váltózár kulcsok őrzése, helye. Másodkulcsok helye, kiadásának szabályai. Váltók gondozására kijelölt személyek, a váltók gondozására vonatkozó biztonsági előírások.
5. Helyhez kötött jelzők (helye, rendeltetése, jelölése, kivilágítása).
6. Útátjárók, sorompók (helye, fedezése, jelölése), útsorompó kezelése, használhatatlansága esetén követendő eljárás.
7. Szolgálati épületek (helye, neve, jelölése). Ellenőrzési (szemle) könyv helye.
8. Vágányzáró sorompók és kisiklasztó saruk (helye, jelölése, sarunál helyszíni vagy központi állítású). Kulcsok helye.
9. Rakodók (magas, oldal, homlok) rendeltetése, helye.
10. Fordítókorongok, tolópadok.
11. Egyéb rakodó-berendezések (helye, megnevezése, rendeltetése).
12. Vasúti járműmérlegek (helye, típusa, mérőképessége, mérlegjelző).
13. Úrszelvényben, közlekedési térben lévő, vagy oda nyúló létesítmények.
14. Mozdonyok (tárolása, javítása, kiszerezése, helymegjelölés), pályakocsik, teher-vágánygépkocsi, MTZ-TRAC, ZARGO, UNIMOG (felállási hely is)
15. Egyéb kocsivontató berendezések (helye, működése).
16. Közlekedési terek, tolatási padkák (helye, különleges figyelmeztetések).
17. Biztosítóberendezés.
18. Távközlő berendezés.
19. Térvilágítás.
20. Engedélyezett sebességek (vonat, tolatás), állandó sebesség korlátozások felsorolása.

- 21.Mozdonyokkal nem járható vágányok (mozdonytípusonkénti felsorolásban).
- 22.Felsővezetékkel ellátott vágányok.
- 23.Parancskönyv helye.

Szabályozó rész

- 24.Vasútüzem vezetése (vasútüzem-vezető, vezető-helyettes, részlegvezető). Egynél több műszak esetén a műszakonként intézkedésre (szolgálat vezetésére) jogosultak megnevezése, feladatuk, hatáskörük.
- 25.Belső vasútüzemi dolgozók munkabeosztása.
- 26.Vasútüzemi rend.
- 27.Saját (belső vasútüzemi) járművek üzemben tartása, megvizsgálása, megrakása, azok sérülése esetén teendő intézkedések.
- 28.Tolatási módok helyi szabályai. Tolatási körzetek kijelölése, egyidejű tolatások. Tolatás javító-, tisztító-, lefejtő-, töltő- stb. vágányokon.
- 29.Tolatócsapat létszáma normál üzemi és attól eltérő körülmények között.
- 30.Megfutamodás elleni biztosítás tolatás közben és a tolatás befejezése után. Megfutamodott járművek megállítására vonatkozó előírások.
- 31.Különböző nyomtávolságú vágányok azonos vágányrészein történő tolatások helyi szabályai. Megállj jelzővel tiltott tolatási helyek.
- 32.Páros féksaru kezelés, használat, tárolás, vizsgálat, helyi szabályok. Féksaru helyi alkalmazhatósága.
- 33.Alátétfák, rögzítő saruk felhasználásának szabályozása, db és sorszáma, tárolására vonatkozó szabályok.
- 34.Váltókezelők felügyeletére bízott váltók felsorolása.
- 35.Váltók állításának részletes szabályozása.
- 36.Kocsisor több mozdonnyal történő átállításának szabályozása.
- 37.Rendkívüli küldemények rakodására, rögzítésére, bemérésére vonatkozó előírások.
- 38.Különféle kocsitoló berendezések használatának feltételei. ZAGRO típusú kocsimozgató berendezéssel végzett belső vasútüzem szabályai.
- 39.UNIMOG típusú kocsimozgató berendezéssel végzett tolatás szabályai.
- 40.Beépített vasúti kocsivontató berendezés helyi tolatási szabályai. Támasztó-pályás, tologörgős kocsivontató berendezéseknél a kocsimozgatóban résztvevők létszáma, értekezési és jelzési módok.

- 41.150 métert el nem érő, de legalább 100 méteres ívsugarú vágányrészre kocsibeállítás helyi szabályai.
- 42.100 méternél kisebb, de legalább 30 méteres ívsugarú vágányrészre, 3 vagy ennél több tengelyes kocsik beállításának állandó engedélye és feltételei.
- 43.A 150 méternél kisebb sugarú ívekben a kocsik össze-, illetve szétkapcsolására ún. vendég csavarkapcsos készülék használata.
- 44.A tengelyátszerelt önműködő középütközős kocsik tolatásával kapcsolatos részletes szabályok.
- 45.2,5 %-nál nagyobb esésben lévő vágányon a rakodás és kocsitárolás a pályahálózat működtető kijelölt szervezete engedélyének feltételei, előírásai.
- 46.A műszaki ok miatt lassan bejárando pályarészekről történő értesítés módja.
- 47.Felsővezetékes villamos vontatású iparvágányra vonatkozó különleges szabályok, rakodások, engedélyekkel összefüggő intézkedések.
- 48.Téli időszakban szükséges különleges teendők.
- 49.Sajtécélú vasúti pályahálózat használó saját személyzetével végzett tolatási munkák közben bekövetkezett baleset bejelentési kötelezettsége.
- 50.Üzemszünet, forgalomszüneteltetés után teendő vasútüzemi biztonsági intézkedések.
- 51.Mozdonyszemélyzet jelentkezése, eltávozása a mozdonytól.
- 52.Mozdonyok felkészítése a szolgálatra, mozdonykiszzerelés szabályozása.

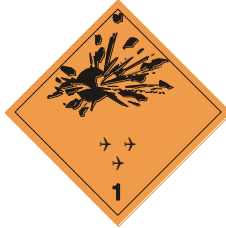
Mellékletek

- 53.Helyszínrajz.
- 54.Fordítókorong kezelési utasítás.
- 55.Tolópad kezelési utasítás.
- 56.Kocsibuktató kezelési utasítás.
- 57.A pályahálózat működtető részéről kiadott kocsibeállítási engedély a 149-100 méter közötti ívsugarú vágányrészre.
- 58.100-30 méter közötti ívsugarú vágányrészre, 3 vagy ennél több tengelyes kocsik beállítására a kiadott esetenkénti engedély és feltételei.
- 59.Vasúti járműmérlegen történő járműmozgatás, a mérlegelésre, a mérleg kezelésére, fenntartására vonatkozó szabályozás.
- 60.Ideiglenes Végrehajtási Utasítás az iparvágányon végzett építési átalakítási, bontási munkák idejére.

2.sz. Melléklet

VESZÉLYESSÉGI BÁRCÁK

Robbanásveszélyes anyagok



(1.sz. bárca)

1.1, 1.2 és 1.3 alosztályba tartozó anyagok



(1.4.sz. bárca)

1.4 alosztályba tartozó anyag



(1.5.sz. bárca)

1.5 alosztályba tartozó anyag



(1.6.sz. bárca)

1.6 alosztályba tartozó anyag

Gázok



(2.2.sz. bárca)

Nem gyúlékony, nem mérgező gázok



(2.3.sz. bárca)

Mérgező gázok

Tűzveszély



(2.1.sz. bárca)
Gyúlékony gázok



(3.sz. bárca)
Gyúlékony folyékony anyagok



(4.1.sz. bárca)
Gyúlékony szilárd anyagok
(önreaktív anyagok és szilárd,
érzéketlenített robbanóanyagok)



(4.2.sz. bárca)
Öngyulladásra hajlamos anyagok



(4.3.sz. bárca)
Vízzel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok



(5.1.sz. bárca)
Gyújtó hatású (oxidáló) anyagok



(5.2.sz. bárca)
Szerves peroxidok

Radioaktív anyagok



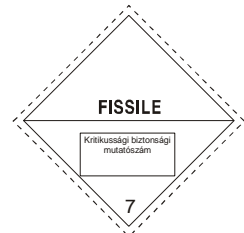
(7.A sz. bárca)



(7.B sz. bárca)



(7.C sz. bárca)



(7.E sz. bárca)

Hasadóanyag

Egyéb veszélyek



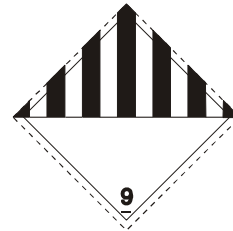
(6.1.sz. bárca)
Mérgező anyag



(6.2.sz. bárca)
Fertőző anyag
(sérülés vagy szabadba jutás esetén
azonnal értesíteni
az egészségügyi
hatóságokat)



(8.sz. bárca)
Maró anyag



(9.sz. bárca)
Különféle veszélyes
anyagok és tárgyak

Óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák



Különösen óvatosan
tolatni!



Óvatosan tolatni!

3.sz. Melléklet

JAVÍTÁSI ÉS SÉRÜLÉSI BÁRCÁK

„M” Minta
(Színe: fehér, mérete: 148x210 mm)

VV cégjele		Muster		M		Bárca	
Wagen		Kocsi		-			

Zu untersuchen / Megvizsgálandó

Hibák: (A megféléket aláhúzni!)

<p>Mängel: (Zutreffendes unterstreichen)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radsätze – Kerékpárok 2. Achslager – Csapágók 3. Bremse – Fék 4. Untergestell / Drehgestellrahmen – Alváz / forgóvázkeret 5. Tragfedern/Federabhängung – Hordtrugók / rugóférfigesztés 6. Zügenrichtungen – Vonókészülék 7. Stosseinrichtungen – Ütközőkészülék 8. Wagenkasten – Kocsiszekrény 9. Dach – Tető 10. Türen – Ajtók 	<ol style="list-style-type: none"> 11. Unrichtiges Eingengewicht angeschrieben – Helytelen saját tömeg felirat. 12. Wagen war eingetragt – A kocsi siklott 13. Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsraters abgelaufen – Fővizsgálati határidő lejárt 14. Fremde Ersatzstücke verwendet – Idegen alkatrészt használtak fel 15. Kessel/Behälter – Tartály 16. Verschlüsse und Armaturen der Kessel und Behälter – Tartály zárókészülékei és szerelvényei 17. Dach undicht – Tető beázik 	<ol style="list-style-type: none"> 18. Kasten undicht – Szekrény tömörtelen 19. Kessel undicht – Tartály tömörtelen 20. Container undicht – Konténer tömörtelen 21. Fenster – Ablak 22. Heizung/Klimatisierung – Fűtés / Klimatisálás 23. Beleuchtung – Világítás 24. Wageninneres – Belső berendezések 25. Zubehörstücke – Tartozékok 26. Übergangseinrichtung – Atyjáróberendezés 27. Anschriften – Feliratok
--	---	---

Im Güterverkehr Code nach Anhang I/Anlage 9

Sértülési kód az AYY 9.melléklet 1 függelék szerint

Közelebbi adatok:																				
Nähere Angaben:																				

(Stempel der Dienststelle) (Tagesstempel) (Unterschrift)
szolgálati hely bélyegzője keletbélyegző aláírás

„L” Minta (kék)
(Színe: kék, mérete: 148x210 mm)

VV cégjele	Muster	L	Bárca
Wagen	pályaszámú kocsi		
Beschädigt, leer zur Heimat Sérült, üresen a honos vasútra			
..... Stempel der Dienststelle szolgálati hely bélyegzője	..... Tagesstempel keletbélyegző	.....	..... Unterschrift aláírás

„L” Minta (vörös)
 (Színe: vörös, mérete: 148x210 mm)


VV cégjele	Muster L Bárca											
Wagen											pályaszámú kocsi	
Beschädigt, leer zur Heimat Sérült, üresen a honos vasútra												
verladen auf Wagen												pályaszámú kocsira fel- rakva
..... Stempel der Dienststelle szolgálati hely bélyegzője	..... Tagesstempel keletbélyegző										..... Unterschrift aláírás

„I” Minta
(Színe: sárga, mérete: 148x210 mm)

VV cégjele	Futóképesség igazolása												
Der Güterwagen mit der Nummer	Lauffähigkeitsbescheinigung (LB)	Muster I Barca											
<table border="1" style="width: 100%; height: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> </tr> </table>												pályaszámi, Wagengattungsorozati kocsi
<p>Futóképességét és üzembiztos állapotát a fővizsgálati határidő lejárata/lejárta/lejárta miatt felülvizsgáltam. A kocsi üres/rakottan¹ egyszeri alkalommal saját kérésem, a félratzott sebesség korlátozásával/korlátozása nélkül¹ futhat. Ist wegen Ablaufs der Gültig keitsdauer des Instandhaltungsstrasters auf Laufähigkeit und betriebsicherin Zustand untersucht. Er kann leer/beladen¹ auf eigenen Rädern einmalig ohne Einschränkung der angeschriebenen Geschwindigkeit.</p> <p>von.....nach..... laufen (Feladási állomás/Abgangsbahnhof) (Országkód/Ländercode) (Rendeltetési állomás/Bestimmungsbahnhof)</p> <p>..... denⁿ A kiállító kocsvizsgáló/ Der/die untersuchende Wageneister/in (Kiállító hely bélyegzője) (Dátum)</p> <p>la tárgytalan törölendő</p>													
		aláírás											
		Aláírás nyomtatott betűkkel/ Name in Druckbuchstaben											

„RSZ” Minta

(Színe: narancsvörös, mérete: 100x150 mm)

VV cégjele	..... állomás	..... sz.	RSZ	Bárca
				
<p>pályaszámú kocsit az állomás területét nem hagyhatja el</p>				
ÁTRAKÁS, RAKOMÁNYIGAZÍTÁS				
<p>a sz./jelű vágányon a következő okok miatt:</p>				
1. A kocsi megsérült, rakottan nem javítható	8. Megjegyzés:	.....	.....	.....
2. Helytelen kocsifelhasználás	.....	.....	.....	.....
3. A rakományegység kialakítása helytelen	.....	.....	.....	.....
4. Hiba terelosztás	.....	.....	.....	.....
5. Rakszelvény-tülpépés	.....	.....	.....	.....
6. Ponyvázás, hálózás	.....	.....	.....	.....
7. Rakományigazítás	.....	.....	.....	.....
Mozgatás max. km/h sebességgel	.....	.....	.....	.....
Kelt: év	..... hó	..... nap	.....	..... a kiállító aláírása

"Ks" Minta

(Színe: sárga, mérete: 100x150 mm)

VV cégjele	..... állomás	..... sz.	Ks-Bárca
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pályaszámú kocsi újrafelhasználása tilos!			
ÚJRAJAVÍTÁS TILOS ! JAVÍTÁS			
a	kocsijavító műhelybe, Jj. üzembe utalva:		
1. Kerékpár	11. Mérésejelés	21. Ablak	
2. Csapágó	12. Siklott	22. Energiaellátás	
3. Fék	13. Vizsgálati idő lejárt	23. Fűtés-, szellőzés	
4. Alváz/forgóváz	14. Idegen alkatrész	24. Világítás	
5. Hordtrugó/feifüggesztés	15. Tartály	25. Belső berendezések	
6. Vonókészülék	16. Tartályszereivény	26. WC/mosdó	
7. Ütközőkészülék	17. Tető	27. Átjárók	
8. Kocsiszekrény	18. Szekrény tömörtelen	28. Feliratok, jelek	
9. Tető	19. Tartály tömörtelen	29. Jezőkocsi elé sorolandó	
10. Ajtók	20. Konténer	30. Ulanfutóként	
Egyéb sérülés:	.....	
Továbbítás max.:	..... km/h sebességgel		
Kelt:	..... év	..... hó	..... nap
			..... a kiállító aláírása

4.sz. melléklet

PARANCSKÖNYV

A túloldali 20.....év.....hó.....napján kelt,számú rendelkezést elolvastam, ezennel saját kezű aláírással bizonyítom.

sor-szám	a tudomásul vétel kelte	saját kezű aláírás	sor-szám	a tudomásul vétel kelte	saját kezű aláírás
1.			21.		
2.			22.		
3.			23.		
4.			24.		
5.			25.		
6.			26.		
7.			27.		
8.			28.		
9.			29.		
10.			30.		
11.			31.		
12.			32.		
13.			33.		
14.			34.		
15.			35.		
16.			36.		
17.			37.		
18.			38.		
19.			39.		
20.			40.		

5. sz. Melléklet

ÜZEMI NAPLÓ

	5. sz. melléklet
	Gépszám:
Mozdony állapota:	Rendellenességek a mozdony üzemenében:
Futómű:.....	.....
Ólomzárak:.....	.....
Éberségi és vonatbefolyásoló:.....	.....
.....
Fékezészelep zár és kulcs:.....	.....
.....
Megjegyzés (felszerelési tárgyak, szerszám):.....	.....
.....
.....
.....
.....
.....
KW:..... Km:.....	Váltáskor (menet, vonat):.....
Kelt:....., 20.....év.....hó.....nap	.....
.....
átadó mozdonyvezető neve, honos szolgálati helye	átvevő mozdonyvezető neve, honos szolgálati helye
.....
.....	ellenőrizte