

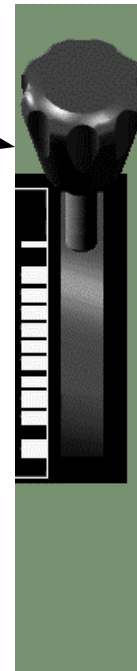


# 1-es számú módosítás és tanácsok

az 1116 - 1047 sorozatú mozdonyokhoz

1.-- Szerelvényt megnyomása érkezés után (nincs a kezelési utasításban):

- szerelvényt a közvetett fékkel befékezni,
- villamos féket menet állásba tenni,
- irányváltó „R” állásban,
- ha az utánfékezés ki van kapcsolva a mozdonyt **folyamatosan** oldani,



- szerelvényt megnyomni,
- mozdonyt a közvetlen fékkel befékezni.

2.-- A képernyőhöz jelenleg csak a német nyelvű hangbemondás van meg, ezért ajánlott „német” képernyővel közlekedni. Hiba esetén a „magyar” képernyőnél az éberségi kürt hallható, amely megtévesztő/összetéveszthető lehet az EVM felhívásával. A magyar nyelvű hangbemondás 2002. decemberétől várható.

Az 1116-os mozdonyoknál, amelyekben működik a magyar program a magyar hangbemondás helyett a német hallható.

3.-- A magyar nyelvű képernyőfeliratok 2002. decemberétől könnyebben érthetők lesznek.

4.-- A 1016/1116 leírás (kék könyv) 3.2.4 pontjában a rugóerőtárolós fék kijelzése változott:


Ha egy mozdony van a vonatbuszon és a rugóerőtárolós fék mellett a közvetlen fékkel is be van fékezve, akkor a vezetőálláson a vörös kijelző nem villog (ellenétben 3.2.4 ponttal).

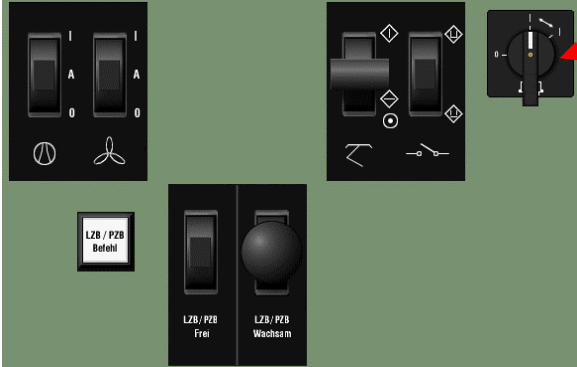
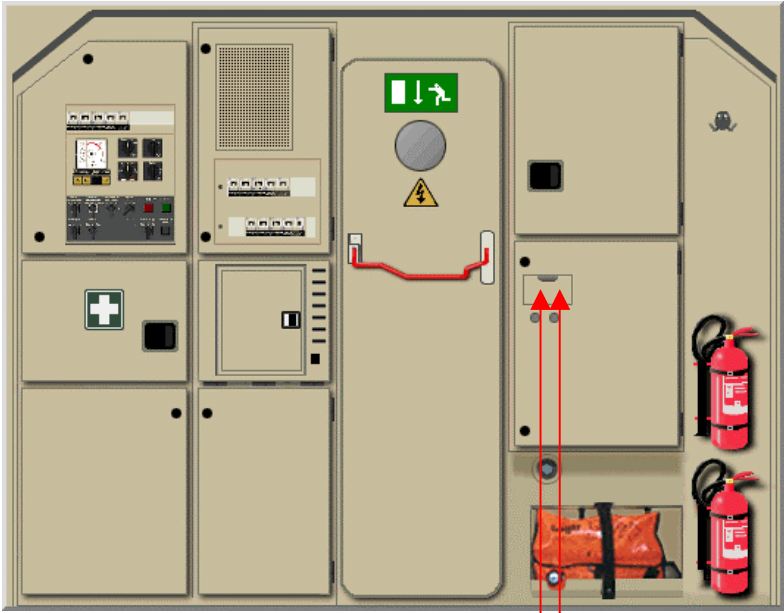
A kijelző csak többes vonatás esetén villog, jelentése: a járműveken a rugóerőtárolós fékek részben oldott, részben befékezett állapotban vannak.

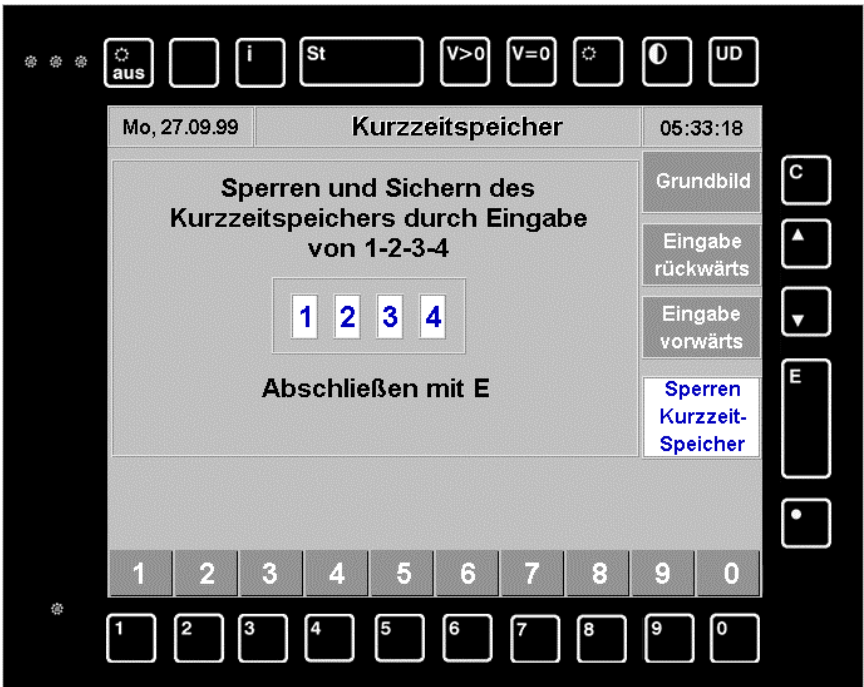
5.-- A kisautomaták feliratai nem minden esetben egyértelműek. Magyarázat:

felirat a mozdonyon németül	felirat a mozdonyon magyarul	helyes felirat
Signalbeleuchtung 1 / 2	Jelzésmegvilágítás 1 / 2	Jelzőfény 1 / 2
BSG 1 / 2	Fék komp. 1 / 2	Fékszámítógép 1 / 2
Notbremschleife	SIFA Ep szelep	Kényszerfék áramkör
Schütze Hilfbetriebe	Sü. vezérlés	Sü. kontaktorok
ASG 1 / 2	Áramirányító 1 / 2	Hajtásvezérlő egység 1 / 2
Display FST 1 / FST 2	Display F1 / F2	1-es fülke képernyő 2-es fülke képernyő
MFA 1+2	Modul kijelző 1+2	Vezetőállás kijelző 1+2
Hochdrucklüfter Zuluft FST1/FST2	Levegő be F1 / F2	Túlnyomásos levegő be f1 / f2
Hochdrucklüfter Abluft FST1/FST2	Levegő ki F1 / F2	Túlnyomásos levegő ki f1 / f2

**A MÁV kiadású 1016/1116 utasításban (kék könyv) az ábrák feliratai szedés közben felcserélődtek, hibásak**

	oldalszám	ábraszám	hibák
1	11.	4.	„Csőtengely” és a „féktengely” szavak felcserélve
2	11.	5.	A második „Hűtőlevegő be” helyett „ <b>állórész</b> ” felirat
3	15.	11.	„Hűtőtorony” szó helyett „ <b>áramirányító1</b> ”-et kell írni
4	17.	14.	Vezetőállások számozása felcserélődött
5			15-ös felirat helyesen „ <b>3. vontatómotor szellőző</b> ”
6	18.	15.	„Légsűrítő” és a „légsűrítőmotor” szavak felcserélve
7	19.	16.	„ <b>Áramszedő kulcs</b> ” felirat a mutatónyíllal együtt hiányzik (kék kulcs) 
8			„önműködő fék kiiktató” helyett „ <b>kiegészítő fék kiiktató</b> ” –ra kell cserélni, a „nem önműködő fék ....” feliratból a „ <b>nem</b> ” szót törölni kell

9	52		<p>A kezelőszervek ábráról a vonatfűtés kapcsoló hiányzik. A kép helyesen:</p>  <p>Vonatfűtés kapcsoló</p> <p>0 fűtés ki 1 fűtés be (csak elővezérelt fix állás) 1' fűtés be (aktiváló állás, rugózott)</p>
10	54		Az 1047-es mozdonyokon a DB ajtónyitó kapcsoló mellett egy villamos jelzőkürt kapcsoló található
11	55.	46.	„Ablakmosó kapcsolója” helyett <b>„ablaktörlő kapcsolója”</b> felirat a helyes
12	58.	48.	Az 1047-es mozdonyok 3-as kapcsolótábláján 2 olyan kapcsoló van amelyeknek jelenleg nincs funkciójuk. A kapcsolók megnevezésénél a távvezérlési zavarkapcsolót új bekezdésbe kell írni
13	66.	4.6.10-es pont	„Előfogati üzemben.....50 km/h -nál a villamos fék.....” szövegrészben az „50 km/h –nál” helyett <b>„50 km/h alatt”</b> szöveget kell írni
14	69.	4.7.4-es pont	<p>Az 1116-os és 1047-es mozdonyokat az EVM 120-as MÁV vonatbiztosító berendezéssel szerelték fel. Az egység villamos kiiktatója, valamint a tolatási átkapcsoló az 1-es vezetőálláson található a segédvezető asztal mögötti hátfalon.</p> 

			EVM-120 villamos kiiktató kapcsoló Menet–tolatás kapcsoló
15	107.	2.4-es pont	2. bekezdésben a 3,8 bar helyett <b>5,0 bar</b> fővezeték-nyomásnak kell lennie
16	114.	7-es pont	Az alapképen a magyar/német nyelvátváltó gomb át lett helyezve: <b>felső sor balról a 2. érintőgomb</b>
17	132.	8.6-os pont	Adattároló lezárása című pontot az oldalon lévő kép alá kell átírni és a hiányzó ábrát beragasztani
			

6.—Ha ÖBB–MÁV rendszerátkapcsoláskor nem töltődik fel a fővezeték és erős levegőfúvás hallható a levegősállványon akkor valószínűleg a két vasút éberségi berendezése levegősen nem vált szét. Ilyenkor a teendő az, hogy a levegősállványon a légsűrítő feletti LZB levegős kiiktatót el kell zárni.

**FIGYELEM: MÁV–ÖBB váltáskor ezt a kart vissza kell állítani, mert az osztrák rendszeren a vonatbefolyásoló csak így működik tökéletesen!!!**

7.—Ha a mozdonyon az **1-es ZSG** le van selejtezve akkor a **MÁV rendszeren NEM működik az éberségi és vonatbefolyásoló berendezés!!!**

Oka: az EVM 120 az 1-es ZSG –én keresztül dolgozik. Rendszerválasztáskor az EVM 120 rendszer felépül de indulás után a jármű gyorsfékezni fog, mert a számítógép nem ad válaszelet az EVM –nek.

Teendő: Az EVM 120-at ki kell iktatni