

E. 12. sz.

**MŰSZAKI
KOCSISZOLGÁLATI
UTASÍTÁS**

Hatálybalépés időpontja: 2000.hónap

Budapest, 2000

Jóváhagyta: a Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyelet
(...../1999.sz. alatt)

Tartalomjegyzék

1. ÁLTALÁNOS RÉSZ.....	12
1.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	13
1.1.1. Az Utasítás hatálya.....	13
1.1.2. Az Utasítás tartalma.....	13
1.1.3. Az Utasítás módosítása	13
1.1.4. Az Utasítás ismerete és alkalmazása	13
1.1.5. Az Utasítás oktatása.....	14
1.1.6. Kapcsolódó utasítások, szabályzatok, segédkönyvek, azok módosítása.....	14
1.2. ALAPFOGALMAK	15
1.2.1. A vasúti kocsi fogalma.....	15
1.2.2. A kocsik felosztása	15
1.2.2.1. Rendeltetésük szerint.....	15
1.2.2.2. A tulajdonos szerint.....	15
1.2.2.3. Közlekedtetés feltételei szerint.....	16
1.2.2.4. Üzemkésztség szerint.....	16
1.2.2.5. Nyomtávolság szerint	17
1.2.3. A kocsi pályaszáma	18
1.3. A MŰSZAKI KOCSISZOLGÁLAT SZERVEZETE ÉS FELADATAI	19
1.3.1. Feladatai.....	19
1.3.2. Szervezete	19
1.3.2.1. Felügyeleti hatóság.....	19
1.3.2.2. Irányítás, ellenőrzés.....	19
1.3.2.3. Végrehajtás	19
1.3.3. Műszaki kocsiszolgálati feladatokat végrehajtó dolgozók	19
1.3.3.1. Kocsiszolgálati részlegvezető és reszortos.....	19
1.3.3.2. Kocsiszolgálati művezető.....	20
1.3.3.3. Kocsivizsgáló csoportvezető	20
1.3.3.4. Kocsivizsgáló	20
1.3.3.5. Féklakatos	20
1.3.3.6. Állomási kocsijavító lakatos	20
1.3.3.7. Kocsivizsgáló gyakornok.....	21
1.3.3.8. Szerelvény átvevő	21
1.3.3.9. Szerelvény karbantartó.....	21
1.4. A KOCSIVIZSGÁLÓI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSA	22
1.4.1. Jelentkezés szolgálatra.....	22
1.4.2. Szolgálat átadás-átvétel.....	22
1.4.3. Magatartás a szolgálatban.....	23
1.4.4. Parancskönyv.....	23
1.4.5. Rendkívüli események.....	23

1.4.6. Munkavédelem	24
1.4.7. Kocsivizsgálói szolgálati helyek és körzethatárok kijelölése.....	24
1.4.8. Szolgálati helyiség.....	24
1.4.9. Szolgálatban használt eszközök, anyagok.....	24
1.4.10. A vizsgálatot végzők felelőssége és kötelességei.....	25
1.4.10.1. A kocsivizsgáló csoportvezető kötelességei.....	25
1.4.10.2. A kocsivizsgáló kötelességei.....	26
1.4.10.3. A féklakatos kötelességei	27
2. A KOCSIK VIZSGÁLATA	28
2.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	29
2.1.1. A kocsivizsgálat célja.....	29
2.1.2. Irányelvek a kocsivizsgálat megszervezéséhez	29
2.1.2.1. A kocsivizsgálat helye és ideje.....	29
2.1.2.2. Személyszállító vonatok kocsivizsgálata	30
2.1.2.3. Vonatindítás nem kocsivizsgálói szolgálati helyről	31
2.1.3. Fékpróba	31
2.1.4. A vizsgálatához szükséges idő biztosítása.....	32
2.1.5. Munkaterv.....	32
2.1.6. Intézkedési kötelezettség.....	33
2.1.7. A vonatszemélyzet teendője kocsisérülés megállapításakor.....	33
2.2. A KOCSIVIZSGÁLATOK FELOSZTÁSA	34
2.2.1. Rendszeres vizsgálatok	34
2.2.1.1. Kocsivizsgálat a vonat érkezésekor	34
2.2.1.2. Kocsivizsgálat a vonat indulása előtt	35
2.2.1.3. Kocsivizsgálat a határállomáson.....	36
2.2.1.4. Vizsgálat a vonat haladása közben	36
2.2.1.5. Közlekedő vonatok megfigyelése	36
2.2.1.6. Kocsivizsgálat gurítódombos rendező-pályaudvarokon	37
2.2.2. Szükség szerinti vizsgálatok.....	37
2.2.2.1. Vizsgálatok a kocsik kirakásakor	37
2.2.2.2. Vizsgálatok a kocsik megrakása előtt és után	38
2.2.2.3. Kocsivizsgálat siktolatás után	38
2.2.2.4. Rendkívüli küldemények vizsgálata.....	38
2.2.2.5. Tengelyátszerelt kocsik vizsgálata	39
2.2.2.6. Kombinált fuvarozási eszközök műszaki vizsgálata	39
2.2.2.7. Kísérő nélküli motoros hűtőkocsik és hűtőkonténerek vizsgálata	39
2.2.3. Rendkívüli sérülések utáni vizsgálat.....	40
2.2.3.1. Hőnfutás utáni vizsgálat	40
2.2.3.2. Siklás utáni vizsgálat	40
2.2.3.3. Abroncszlazulás, abroncsszakadás, kerékpártörés utáni vizsgálat	42
2.3. A KOCSIVIZSGÁLAT VÉGREHAJTÁSA ÉS ANNAK TERJEDELME.....	43
2.3.1. A kocsivizsgálat.....	43

2.3.2. A kocsvizsgálat terjedelme.....	43
2.3.3. Személykocsik belső vizsgálata, szerelvényátadás-átvétel.....	45
2.3.4. Személykocsi elfagyások megelőzése.....	45
2.4. A SÉRÜLT KOCSIK MEGJELÖLÉSE	47
2.4.1. A kocsik bárcázása.....	47
2.4.2. A bárcák kitöltése.....	47
2.4.3. A bárcák kezelése és nyilvántartása.....	48
2.4.4. Javítási bárcák.....	48
2.4.5. A bárcák eltávolítása	51
2.5. KOCSISÉRÜLÉSEK MEGÁLLAPÍTÁSA ÉS TÁRGYALÁSA	53
2.5.1. A kocsisérülési jegyzőkönyv és a sérülési bárca kiállítása.....	53
2.5.2. Jegyzőkönyvezendő sérülések.....	53
2.5.3. Idegen felek által okozott kocsisérülések megállapítása.....	54
2.5.4. A kocsisérülési jegyzőkönyvek példányszáma	54
2.5.5. A kocsisérülések tárgyalása.....	55
2.5.6. Eljárás és jutalmazás üzemveszélyes sérülés felfedezése esetén.....	55
2.5.7. Jelentés a rendkívüli eseményekről.....	55
2.5.8. Súlyosan sérült kocsik bejelentése.....	56
2.5.9. Személykocsik kisorozásának távirati jelentése.....	56
2.5.10. Jegyzőkönyvek, jelentések és nyilvántartások megőrzése.....	57
2.6. FUTÁSI ENGEDÉLY	58
2.7. FUTÁSI BIZONYLAT.....	59
3. A KOCSIK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA.....	60
3.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	61
3.1.1. Javítási módok.....	61
3.1.2. Javítás helye.....	62
3.1.3. Rakott kocsik soron kívüli javítása.....	62
3.1.4. Javításba utalt kocsik tisztítása.....	63
3.1.5. Javításos teherkocsik továbbítása.....	63
3.1.6. Javításos személykocsik továbbítása.....	63
3.1.7. Selejtezett kocsik továbbítása.....	64
3.1.8. Idegen kocsik javítása.....	64
3.1.9. Magánteherkocsik javítása	64
3.1.10. Súlyosan sérült kocsik műhelybe állítása.....	64
3.2. A KOCSIK IDŐSZAKOS VIZSGÁLATAI ÉS JAVÍTÁSAI	66
3.2.1. Vizsgálati határidők.....	66
3.2.2. Főjavítás.....	66
3.2.3. Fővizsgálat.....	66
3.2.3.1. A fővizsgálati határidő betartása.....	67
3.2.3.2. A fővizsgálati határidő meghosszabbítása teherkocsiknál	68

3.2.3.3. A fővizsgálat időpontjának elhalasztása	68
3.2.3.4. Személykocsik osztott fővizsgálata (K5).....	69
3.2.4. Részlegvizsgálat.....	69
3.2.5. <i>Hathavi csapágyvizsgálat</i>	70
3.2.6. <i>Tartályvizsgálat</i>	70
3.2.7. <i>Magánkocsik időszakos vizsgálata</i>	71
3.2.8. <i>Bérelt kocsik időszakos vizsgálata</i>	71
3.2.9. <i>Belső szállításra szolgáló kocsik időszakos vizsgálata és javítása</i>	71
3.2.10. <i>Személykocsik időszakos karbantartása (K2, K3, K4)</i>	72
3.2.11. <i>Személykocsik napi vizsgálata</i>	73
3.3. A KOCSIK SZÜKSÉG SZERINTI JAVÍTÁSA	74
3.3.1. <i>Futójavítás</i>	74
3.3.2. <i>Letétbe (tartós tárolásba) helyezés és visszavétel</i>	74
3.3.3. <i>Kerékabroncs vizsgálat és a legnagyobb beköthető kerékátmérő feliratozása</i>	75
3.3.4. <i>Állomási vágányokon végzett javítások</i>	77
3.4. RENDKÍVÜLI INTÉZKEDÉST IGÉNYLŐ JAVÍTÁSOK.....	78
3.4.1. <i>Hőnfutott kocsik helyreállítása</i>	78
3.4.2. <i>Siklott kocsik helyreállítása</i>	78
3.5. VESZÉLYES ÁRUVAL RAKOTT KOCSIK MŰHELYBE ÁLLÍTÁSA	80
3.6. HIÁNYZÓ ALKATRÉSZEK, KOCSITARTOZÉKOK	81
3.7. PÓTALKATRÉSZ ELLÁTÁS.....	82
3.7.1. <i>Pótalkatrész ellátás saját kocsikhoz</i>	82
3.7.2. <i>Pótalkatrész ellátás a MÁV kocsiparkjába besorozott magánkocsiknál</i>	82
3.7.3. <i>Pótalkatrész ellátás idegen kocsiknál</i>	82
3.7.4. <i>Elkallódott alkatrészek gyűjtése</i>	82
3.8. A MEGJAVÍTOTT KOCSIK ELLENŐRZÉSE	84
3.8.1. <i>A műhely önellenőrző tevékenysége</i>	84
3.8.2. <i>A kocsik végátvétele</i>	84
3.9. FELELŐSSÉG AZ ÚJ ÉS A MEGJAVÍTOTT KOCSIKÉRT	85
3.9.1. <i>Új gyártású kocsik garanciája</i>	85
3.9.2. <i>A járműjavító üzem felelőssége</i>	85
3.9.3. <i>A kocsijavító műhely felelőssége</i>	85
4. A KOCSIK FŰTÉSE-HŰTÉSE, LÉGJAVÍTÁSA, VILÁGÍTÁSA ÉS EGYÉB VILLAMOS	
BERENDEZÉSEI	87
4.1. ENERGIAELLÁTÁS	88
4.1.1. <i>Központi energiaellátás</i>	88
4.1.2. <i>Egyedi energiaellátás</i>	89
4.2. FŰTÉS - HŰTÉS	90
4.2.1. <i>Általános rendelkezések</i>	90
4.2.1.1. <i>Villamos fővezetési kapcsolatok kezelése</i>	90

4.2.1.2. Óvórendszabályok a villamos fűtéshez - hűtéshez	90
4.2.1.3. A fűtési idény tartama	92
4.2.2. Szellőzés	92
4.2.3. Klimatizálás	93
4.2.4. Vonatok előfűtése, előhűtése	93
4.2.4.1. Általános rendelkezések	93
4.2.4.2. Előfűtési, előhűtési terv	94
4.2.4.3. Az előfűtés-előhűtés időtartama	94
4.2.4.4. Előfűtés gőzzel	95
4.2.4.5. Villamos előfűtés-előhűtés	95
4.2.4.6. Egyedi fűtési berendezésű kocsik előfűtése	96
4.2.4.7. Előfűtés olajtüzeléssel	96
4.2.4.8. Teendők az előfűtés-előhűtés hiányosságai esetén	96
4.2.5. Fűtés-hűtés a vonalon	96
4.2.5.1. Gőzzel fűthető kocsik mennyisége	97
4.2.5.2. Villamosan fűthető kocsik mennyisége	97
4.2.5.3. Teendők a fűtés-hűtés zavarai esetén	98
4.2.5.4. A fűtés-hűtés szabályozása	99
4.2.6. Gőzfűtésre vonatkozó további előírások	99
4.2.6.1. Teendő elfagyás esetén	99
4.2.6.2. A szerelvény gőzvezetékének kifúvatása	99
4.2.6.3. Gőzfűtési kapcsolatok felszerelése	100
4.2.6.4. Gőzfűtési kapcsolatok kezelése	100
4.2.6.5. Nemzetközi járatok gőzfűtési kapcsolatai	100
4.2.7. Teendők a villamosfűtés hibái esetén	100
4.2.7.1. Fűtési olvadó biztosító cseréje	100
4.2.7.2. Villamos berendezések üzembiztosításának jelentése	101
4.2.8. A fűtéssel kapcsolatos egyéb előírások	101
4.2.8.1. Villamos fűtőkocsik üzemeltetése	101
4.2.8.2. Kályhafűtés	101
4.3. VILÁGÍTÁS	102
4.3.1. Világítás erőssége	102
4.3.2. A világítás kapcsolása	102
4.3.3. A világítási berendezések hibái	103
4.3.4. Kocsik kivilágítása takarításnál	103
4.4. A KOCSIK TAKARÍTÁSÁNÁL KERÜLNI KELL AZ AKKUMULÁTORTÉLEP TARTÓS IGÉNYBEVÉTELÉT. A MUNKÁLATOKAT ÚGY KELL SZERVEZNI, HOGY A SZERELVÉNYBEN EGYIDEJŰLEG CSAK EGY-KÉT KOCSI TAKARÍTÁSÁT VÉGEZZÉK,	HIBA! A KÖNYVJELZŐ NEM LÉTEZIK.
4.4. ÉS A MUNKA BEFEJEZÉSE UTÁN A VILÁGÍTÁST AZONNAL KI KELL KAPCSOLNI.	103
4.4. EGYÉB VILLAMOS KAPCSOLATOK KEZELÉSE	104
4.5. FELJÁRÓ AJTÓK TÁVMŰKÖDTETÉSE	104
4.6. HOMLOKAJTÓK LEZÁRÁSA	105

5. A TEHERKOCSIK TISZTÍTÁSA.....	106
5.1. A TEHERKOCSIK TISZTÍTÁSA.....	107
6. SZÁLLÍTÁSIRÁNYÍTÁSI INFORMÁCIÓS RENDSZER.....	108
6.1. SZÁLLÍTÁSIRÁNYÍTÁSI INFORMÁCIÓS RENDSZER (SZIR).....	109
6.1.1. A SZIR-rel kapcsolatos alapfogalmak.....	109
6.1.1.1. SZIR műszaki körzet.....	109
6.1.1.2. SZIR műszaki körzeti állomás.....	109
6.1.1.3. Kapcsolódó szolgálati hely.....	109
6.1.1.4. SZIR párbeszéd.....	109
6.1.1.5. SZIR jelentés.....	109
6.1.1.6. Kocsiszám szabvány.....	110
6.1.1.7. Kocsiszám.....	110
6.1.1.8. Kocsisorozat szám.....	110
6.1.1.9. Sérülési állapot.....	110
6.1.1.10. Sérülési csoport.....	110
6.1.1.11. Karbantartási állapot.....	110
6.1.1.12. Tisztasági állapot.....	111
6.1.1.13. Műszaki állapot.....	111
6.1.1.14. Speciális lefoglalás.....	111
6.2. SZIR-PÁRBESZÉDEK, JELENTÉSEK.....	112
6.2.1. Párbeszéd.....	112
6.2.2. Jelentések.....	112
6.3. KOCSIVIZSGÁLÓK FELADATA A SZIR-BEN.....	114
6.3.1. Végekészülékkel nem rendelkező állomáson.....	114
6.3.2. Végekészülékkel rendelkező állomáson:.....	114
6.3.3. Határállomás.....	114
6.4. KOCSIJAVÍTÓ MŰHELYEK FELADATAI.....	115
6.5. MŰSZAKI KÖRZETI ÁLLOMÁS FELADATAI.....	115
6.6. GÉPÉSZETI ÁTVEVŐK FELADATAI.....	116
7. MELLÉKLETEK.....	117

Mellékletek

1. melléklet: Az utasítás ismeretére vonatkozó követelmények
2. melléklet: A műszaki kocsiszolgálatot ellátását szabályozó egyéb utasítások és segédkönyvek
- *3. melléklet: A kocsivizsgálói szolgálati helyek jegyzéke
4. melléklet: A kocsivizsgálói szolgálati helyek legfontosabb szerszámai és anyagai
- *5. melléklet: Kocsik és konténerek üzemképességének feltételei
- *6. melléklet: Keskeny nyomtávolságú kocsik üzemképességének feltételei
- *7. melléklet: A tengelyátszerelt kocsik üzemképességének feltételei
8. melléklet: A kerékpárok méretellenőrzése
9. melléklet: A kocsivizsgálók előjegyzési könyve (kitöltési minta)
- *10. melléklet: Javítási bárcák
- *11. melléklet: Kocsisérülési jegyzőkönyv
- *12. melléklet: Sérülési bárca
13. melléklet: A vasúti személy- és teherkocsik egységes számozási rendszere
- *14. melléklet: Árjegyzék a kocsisérülések és hiányok helyreállítási költségeiről
15. melléklet: Fenntartva
- *16. melléklet: A járműjavító üzemek és kocsijavító műhelyek betűjelei és kód-számai
- *17. melléklet: A kocsik időszakos vizsgálatának határidői
- *18. melléklet: Futási bizonylat
19. melléklet: Futási engedély
20. melléklet: Engedély a villamos vonatfűtési berendezésen végzendő munkálatokra
21. melléklet: Kocsitisztítási bárcák

Függelékek

1. Fenntartva
2. Utasítás Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat Ellátására
3. Műszaki Kocsiirányítói Diszpécser Szolgálat
4. Személykocsi sorozatok időszakos vizsgálati határidői
5. Teherkocsi sorozatok időszakos vizsgálati határidői
6. Végrehajtási Utasítás a magántulajdonú teherkocsik kezelésére
7. Vontatott járművek pótalkatrész ellátása nemzetközi forgalomban

1. ÁLTALÁNOS RÉSZ

1.1. Általános rendelkezések

1.1.1. Az Utasítás hatálya

Az **E.12. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás** (továbbiakban az **Utasítás**) hatálya kiterjed valamennyi, a **MÁV Rt.** és a **GySEV Rt.** (továbbiakban **MÁV** és **GySEV**) járműparkjába besorozott vasúti kocsi vizsgálatára és kezelésére.

Idegen vasút kódszámát, illetve cégjelét viselő kocsinál azt a nemzetközi szabályzatot, vagy egyezményt kell figyelembe venni, amely szerint a kocsi közlekedik.

Vasúti kocsi parkba be nem sorozott, belső szállításra szolgáló kocsik vizsgálatára és kezelésére az **Utasítás** hatálya akkor terjed ki, ha azok közforgalmú vasútvonalat, vagy állomást érintenek és erre a közlekedésre érvényes engedéllyel rendelkeznek.

1.1.2. Az Utasítás tartalma

Az **Utasítás** tartalmazza a műszaki kocsiszolgálat szervezésének, irányításának, végzésének és ellenőrzésének alapszabályait, továbbá ezek olyan végrehajtási szabályait, amelyeket a kocsik és a vonatok műszaki előkészítéskor és vizsgálatakor, illetve a szolgálati helyeken és azok körzetében be kell tartani. Az **Utasítás** tartalmazza a szolgálatban lévő dolgozók egészségvédelmének és testi épségének megóvását szolgáló biztonsági előírásokat is.

A kocsik szerkezetére, fenntartási állapotára vonatkozó műszaki előírásokat, melyek betartása az üzemképesség és az közlekedésbiztonság feltétele, az **Utasítás** mellékletei és függelékei tartalmazzák. Az **Utasítás** értelmezése során felmerülő kétely esetén felvilágosításért – a szolgálati út betartásával – a **MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóság**hoz (továbbiakban **GSZI**) kell fordulni.

1.1.3. Az Utasítás módosítása

Az **Utasítás** hatálybaléptetésének időpontját a **MÁV Rt. Értesítője** közli.

1.1.4. Az Utasítás ismerete és alkalmazása

A kocsi vizsgálói vizsga letételére kötelezett dolgozóknak, az **Utasítás** valamennyi

rendelkezését ismerni és alkalmazni kell. Az **1. mellékletben** felsorolt egyéb munkaköröket betöltő dolgozóknak az **Utasítást** az ott meghatározott terjedelemben kell ismerni és alkalmazni.

A **GySEV** az **Utasítás** alkalmazását külön rendeletben szabályozza, ahol meghatározza azon szervezeti egységeit is, amelyek megfelelnek a **MÁV** adott szervezeti egységeinek.

1.1.5. Az Utasítás oktatása

A **1. mellékletben** felsorolt kocsiszolgálati feladatokat ellátó dolgozóknak az O.1. sz. Oktatási **Utasításban** előírtak szerint rendszeres oktatásban kell részt venniük és időszakos vizsgát kell tenniük. Az időszakos vizsga során számot kell adniuk a munkakörük ellátásához szükséges utasítások, és szabályzatok ismeretéből.

A **GSZI** indokolt esetben rendkívüli vizsgát rendelhet el. A rendkívüli vizsga tárgyáról és annak időpontjáról az érdekelteket írásban értesíteni kell.

1.1.6. Kapcsolódó utasítások, szabályzatok, segédkönyvek, azok módosítása

Az **Utasítás** rendelkezéseit a **2. mellékletben** felsorolt utasítások, szabályzatok és segédkönyvek egészítik ki.

Minden kocsivizsgálói szolgálati helyen a **2. mellékletben** felsoroltak egy-egy helyesbített példányát hozzáférhető módon kell készletben tartani. E melléklet tartalmazza azon utasítások, szabályzatok és segédkönyvek jegyzékét is, mellyel minden - vizsgára kötelezett - kocsiszolgálati dolgozót el kell látni.

A módosítások, helyesbítések átvezetését a műszaki oktatást végző dolgozóknak, a megjelenést követően – a hatálybalépés előtt - soron kívül ellenőrizniük kell. Az átvezetés végrehajtásáért a szolgálati főnök vagy megbízottja felelős.

1.2. Alapfogalmak

1.2.1. A vasúti kocsi fogalma

A **vasúti kocsi (továbbiakban kocsi)** az a sínen vontatott jármű, amely nincsen vonóerő-kifejtésre alkalmas gépi berendezéssel felszerelve, és azt személyszállításra vagy áru fuvarozásra alakították ki, kivételt képeznek a pályakocsik.

1.2.2. A kocsik felosztása

1.2.2.1. Rendeltetésük szerint

- **személykocsik:** ülőhelyes-, motormellék-, vezérlő-, fekvőhelyes-, háló-, étkező-, bisztró-, poggyász-, posta-, levelező-, fűtő- és különcélú kocsik;
- **teherkocsik:** normál és különleges építésű fedett-, nyitott-, póre-, tartály-, hűtőkocsik, valamint pályaszámmal ellátott speciális forgóvázak;
- **vasútiüzemi kocsik:** pályafenntartási, gépészeti, áru fuvarozási, anyaggazdálkodási és egyéb szakszolgálat céljait szolgáló kocsik.

1.2.2.2. A tulajdonos szerint

- **vasúttulajdonú kocsik** azok, amelyek valamely vasút tulajdonában vannak, viselik annak kódszámát és cégjelét, valamint az erre utaló csererendszer számot;
 - **saját kocsik** azok, amelyek **MÁV**, illetve **GySEV** tulajdonban vannak;
 - **idegen kocsik** azok, amelyek más vasút tulajdonában vannak;
- **magánkocsik** azok, amelyek nincsenek vasúti tulajdonban, de valamely vasút kocsiparkjába besorozták és ennek a vasútnak a kódszámát, cégjelét és erre utaló csererendszer számot viselik. Ezek a kocsik a pályaszám után " **P** " -jel van felfestve. A kocsi tulajdonosa (beállítója) lehet magánszemély vagy más önálló jogi személy. A kocsira fel kell iratozni a kocsi tulajdonosának nevét, címét és telefaxszámát, a kocsi tároló állomását;
- **bérbe adott magánkocsik** azok, amelyeket a tulajdonos magánszemélynek,

illetve más jogi személynek tartós használatra átadott. A kocsiknak a magánkocsikra meghatározott feliratokon kívül a bérlő adatait is viselniük kell, amennyiben a bérlő nevét a kocsin feltüntették. A kocsik kezelése megegyezik a magánkocsik kezelésével;

- **bérelt kocsik** azok a vasúti tulajdonú kocsik, amelyeket a tulajdonos vasút meghatározott, vagy meghatározatlan időre valamely magánszemélynek, vagy önálló jogi személynek bérleti díj ellenében használatra átadott;
- **kisegítő kocsik** azok, amelyeket egyik vasút a másik vasútnak meghatározott időre, vagy meghatározott forgalom lebonyolítására kocsikisegítésként átadott. A kocsik felhasználását külön megállapodás szabályozza.

1.2.2.3. Közlekedtetés feltételei szerint

- **közforgalmú kocsik** azok, amelyek közforgalmú személyszállítás, illetve árufuvarozás céljára felhasználhatók
 - **belföldi forgalmú kocsik** azok a közforgalmú kocsik, amelyek a **MÁV** és a **GySEV** magyarországi vonalain közlekedhetnek;
 - **nemzetközi forgalmú kocsik** azok a közforgalmú kocsik, amelyek megfelelnek a nemzetközi szabályzatok előírásainak, ezért a **RIV**-, illetve a **RIC**-jelet viselik. **RIV**- és **RIC**-jel nélküli kocsik nemzetközi forgalomban csak a vasutak közötti külön megállapodás alapján közlekedhetnek;
- **belső szállításra szolgáló kocsik** azok, amelyeket ipartelepeken és üzemeken belül használnak. Közforgalmú vasútvonalon csak rendkívüli küldeményként és a **18. melléklet** szerinti "Futási bizonylattal" közlekedhetnek.

1.2.2.4. Üzemképesség szerint

- **üzemképes kocsik** azok, amelyeknek műszaki és tisztasági állapota a rendeltetésszerű felhasználást korlátozás nélkül lehetővé teszi;
- **üzemképes megvizsgálandó kocsik** azok, amelyeknek az üzemképességet nem befolyásoló sérülésük van, vagy azokba idegen alkatrészt építettek be;
- **futóképes, sérült kocsik** azok, amelyek műszaki állapotuk miatt rakottan, illetve személyekkel elfoglalva vagy üresen, még a rendeltetési-, illetve a végállomásig, a tulajdonos vasútra vagy a javító műhelyig - szükség esetén besorolási- és sebességkorlátozásokkal - továbbíthatók;

- **futóképes, súlyosan sérült kocsik** azok, amelyek műszaki állapotuk miatt áru fuvarozásra, illetve személyszállításra már nem használhatók és/vagy csak sebességkorlátozással továbbíthatók. Ilyen esetben a személykocsikban még kíséző személyzet sem tartózkodhat;
- **nem futóképes, súlyosan sérült kocsik** azok, amelyek saját kerekeiken nem továbbíthatók. Futóképessé tételüket, illetve helyreállításukat a helyszínen kell elvégezni; amennyiben ez nem lehetséges, akkor továbbításuk csak másik kocsira felrakva megengedett;
- **javításos kocsi** minden olyan kocsi, amelyet kocsijavító műhelybe vagy járműjavító üzembe javítás céljából beállították, bármely állomáson javítási bárcával megjelölve áll, illetve üresen vonatba sorozva kocsijavító műhely, illetve járműjavító üzem felé továbbítják;

Nem sorolhatók ide a rakományigazításra vagy átrakásra lebárcázott, valamint a vonatban rakottan futó, javítási bárcával megjelölt kocsik. Amennyiben a kocsijavítás csak az átrakást vagy a rakományigazítást követően végezhető el, akkor a kocsi csak az átrakás, illetve a rakományigazítás befejezése után tekinthető javításosnak. Ilyen kocsit a rakományigazítást, vagy átrakást megelőzően kocsijavító műhelybe állítani nem szabad;

- **letétes kocsi** az a kocsi, melyet az áru fuvarozási, vagy a személyszállítási és a forgalmi, valamint a gépészeti szakszolgálat közös rendelkezés alapján legalább egy hónap időtartamra kivont a forgalomból (lásd 3.3.2. pontot);
- **selejtezett kocsi** az a kocsi, amelyet a kocsiparkból véglegesen töröltek, ezért pályaszámát a selejtezési szemle alkalmával áthúzták, selejtezési jellel ellátták és a selejtezési szemle időpontját a kocsi oldalára felfestették.

1.2.2.5. Nyomtávolság szerint

- **normál nyomtávolságú kocsik** azok, amelyek 1435 mm-es nyomtávolságú vonalakon közlekednek;
- **keskeny nyomtávolságú kocsik** azok, amelyek az 1435 mm-es nyomtávolságtól kisebb (pl. 760 mm, 1000 mm) nyomtávolságú vonalakon közlekednek;
- **széles nyomtávolságú kocsik** azok, amelyek 1435 mm-nél szélesebb (pl. 1520 mm, 1672 mm) nyomtávolságú vonalakon közlekednek;
- **tengelyátszerelt kocsik** azok, amelyeket a futómű kicserélésével tettek alkalmassá normál nyomtávolságú vonalakon történő közlekedésre. E kocsik

továbbításához – amennyiben vonó- és ütközőkészülékük a normál nyomtávolságú kocsikétól eltér - ún. közvetítőkocsi közbeiktatása szükséges, amelynek egyik végén hagyományos, a másik végén központi ütköző-, és vonókészülék van felszerelve, ezáltal alkalmas a csak központi ütköző- és vonókészülékkel felszerelt kocsikkal történő összekapcsolásra.

1.2.3. A kocsi pályaszáma

Az **UIC 438-1** és a **438-2 sz. döntvényekben** meghatározott feltételek szerint a kocsi oldalára és alvázára felfestett szám, amely a kocsi egyedi sorszáma mellett jelöli a közlekedtetetőség feltételeit, a besoroló vasutat és a kocsi fő műszaki jellemzőit.

A pályaszámra vonatkozó előírásokat a **13. melléklet** tartalmazza.

Az alvázszám az a kocsi pályaszámából képzett számcsoport, amely tartalmazza a tulajdonos vagy besoroló vasút kódját, a kocsi sorozatát s a sorozaton belüli sorszámát. Az alvázszámot a kocsi hossztartójának bal oldalára kell beütni.

1.3. A műszaki kocsiszolgálat szervezete és feladatai

1.3.1. Feladatai

A műszaki kocsiszolgálat feladata a kocsik üzembiztos állapotának biztosítása műszaki vizsgálatokkal, karbantartással és javítással.

1.3.2. Szervezete

A műszaki kocsiszolgálat felügyeleti, irányítási és ellenőrzési, valamint végrehajtó szolgálatból tevődik össze.

1.3.2.1. Felügyeleti hatóság

A közlekedést irányító minisztérium, a **Közlekedési Főfelügyelet**.

1.3.2.2. Irányítás, ellenőrzés

A vasúti műszaki kocsiszolgálat hálózati szintű irányítását és ellenőrzését a **GSZI** végzi a kocsik futásbiztonsági, üzemi és fenntartási követelményeinek előírásával, végrehajtásának ellenőrzésével. A műszaki kocsiszolgálat irányítási és ellenőrzési rendszerének felépítését a **MÁV Szervezeti és Működési Szabályzat** tartalmazza.

1.3.2.3. Végrehajtás

A műszaki kocsiszolgálat végrehajtó szerve a gépészeti főnökség kocsiszolgálati részlege. A határállomások és egyéb állomásokon létesített kocsiszolgálati helyek közvetlen irányítását és ellenőrzését az illetékes gépészeti főnökségek látják el.

1.3.3. Műszaki kocsiszolgálati feladatokat végrehajtó dolgozók

1.3.3.1. Kocsiszolgálati részlegvezető és reszortos

A gépészeti főnökség műszaki kocsiszolgálati részlegének, illetve részterületének közvetlen vezetője. Szervezi és irányítja a hatáskörébe utalt műszaki kocsiszolgálati tevékenységet. Közvetlenül irányítja a műszaki kocsiszolgálati művezetők és

csoporthoz tartozó munkáját. Ellenőrizni köteles a felügyelete alá tartozó szolgálati helyeket, illetve területet. Közvetlen irányítást a szolgálati főnöktől, vagy vezetőmérnöktől kap.

1.3.3.2. Kocsiszolgálati művezető

A műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak egy-egy nagyobb csoportját irányító középvezető. A kocsiszolgálati részlegvezetőtől, reszortostól illetve a szolgálati főnöktől, vezetőmérnöktől kapott rendelkezések, érvényes utasítások és szabványok alapján közvetlenül, vagy csoportvezetők útján irányítja a műszaki kocsiszolgálati dolgozók munkáját. Ellenőrizni köteles az általa irányított szolgálati helyeket és területet.

1.3.3.3. Kocsivizsgáló csoportvezető

Az az érvényes kocsivizsgáló szakvizsgálóval rendelkező nagytapasztalatú, jólképzett kocsivizsgáló, aki a szolgálatba beosztott dolgozók közvetlen felettese, irányítója. Kocsivizsgáló csoportvezetőt olyan szolgálati helyen kell kijelölni, ahol több kocsivizsgáló-, féklakatos brigád teljesít szolgálatot.

1.3.3.4. Kocsivizsgáló

Az az érvényes szakvizsgálóval rendelkező dolgozó, aki a kocsik és vonatok műszaki vizsgálatát, fékpróbáját, - villamos fűtési szerelő hiányában - a fűtés-hűtés előkészítését, valamint a kocsik javítását végzi.

1.3.3.5. Féklakatos

Érvényes féklakatos szakvizsgálóval rendelkező, vagy fékpróba megtartására kiképzett műszaki dolgozó, aki a vonatok fékpróbáját és a fékberendezések vágányok közötti javítását végzi. Önálló kocsivizsgálói munkával nem bízható meg.

1.3.3.6. Állomási kocsijavító lakatos

Szakmunkás vagy betanított munkás képesítéssel rendelkező dolgozó, aki a kocsik javítását, kijelölt állomási vágányon vagy vonatban végzi. Az állomási vágányokon végzett munkák felügyeletét csoportvezetője vagy megbízott kocsivizsgáló, látja el.

1.3.3.7. Kocsivizsgáló gyakornok

A kocsivizsgáló kiképzési rendben meghatározott feltételeknek megfelelő, az ott előírt alapképzettséggel rendelkező dolgozó, aki kocsivizsgálói tevékenységet csak felügyelet mellett végezhet.

1.3.3.8. Szerelvény átvevő

Az a megbízott dolgozó, aki a **GSZI** által kijelölt állomásokon elvégzi az érkező személyszállító vonatoknál a szerelvény belső vizsgálatát, valamint azt a vonatkísérő személyzettől műszakilag átveszi.

1.3.3.9. Szerelvény karbantartó

A **GSZI** által kijelölt állomásokon a személyszállító vonatok villamos- és belső berendezéseinek ellenőrzését, kisebb javítását, közlekedésre történő előkészítését végző lakatos, villanyszerelő, akkumulátorkezelő szakmunkás vagy betanított munkás.

1.4. A kocsvizsgálói szolgálat ellátása

1.4.1. Jelentkezés szolgálattételre

Szolgálattételre kipihten, forma- vagy munkaruhában - meghatározott munkakörökben védőruházatban - kell az **Üzemi Rendszerben** megjelölt helyen és időben jelentkezni. Személypályaudvarnak minősített szolgálati helyen és a határállomásokon tiszta formaruhában kell a szolgálatot ellátni. Ellenkező esetben a dolgozó a munkavégzéstől eltiltható. Munkavégzésre alkalmatlan, továbbá szesz ital, vagy más hasonlóan ható szer (kábító hatású gyógyszerek és egyéb szerek) hatása alatt álló dolgozó szolgálatot nem végezhet. Ilyen dolgozót szolgálatba állítani és szolgálatban megtérni nem szabad. Ha valaki munkatársánál ittasságot, kábultságot állapít meg, felettesének haladéktalanul jelenteni köteles.

Azokon a szolgálati helyeken, ahol a szolgálat nem folyamatos, szolgálattételre, illetve szolgálat befejezésre az illetékes állomásfőnökségen kell - az **Állomási Végrehajtási Utasításban** (továbbiakban: **ÁVU**) meghatározott módon - jelentkezni.

1.4.2. Szolgálat átadás-átvétel

Azokon a helyeken, ahol a szolgálat folyamatos, a szolgálatot személyesen szóban és írásban kell átadni, illetve átvenni. A szolgálat átadás-átvétel rendjét az **Üzemi Rendszerben** kell szabályozni. Amennyiben a személyes átadás-átvétel még eltolt munkarenddel sem lehetséges, akkor az írásban történhet.

A szolgálat átadás-átvétel során az alábbiakat kell írásban közölni:

- a szolgálati időben bekövetkezett rendkívüli események és az azzal kapcsolatban tett intézkedések rövid leírását, az esetleges további intézkedések szükségességét,
- a lebárcázott kocsi darabszámát és a felhasznált bárcaszámokat,
- a parancskönyvi rendelkezésekre tett intézkedéseket,
- a helyiségleltár szerinti eszközök, anyagok meglétét,
- a helyiségben lévő utasítások meglétét.

A helyi adottságoktól függően az írásban rögzítendő adatok köre bővíthető, de az azokra vonatkozó rendelkezést parancskönyvileg kell kihirdetni.

Amennyiben a leváltó nem jelentkezik időben a szolgálati helyén, a leváltandó

köteles tovább szolgálatban maradni. Ilyenkor az illetékes szolgálati főnökségtől, esetleg a kocsvizsgáló csoportvezetőtől kell további utasítást kérni.

1.4.3. Magatartás a szolgálatban

A vonatok fogadása és a kocsik vizsgálata közben dohányozni, vagy egyéb figyelem elterelő tevékenységet folytatni nem szabad. A kijelölt szolgálati hely munkaidőben – veszélyhelyzet kivételével - csak a felettes engedélyével hagyható el.

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

1.4.4. Parancskönyv

A szolgálati főnök a szolgálat ellátásával kapcsolatos kiegészítő utasításokat és rendelkezéseket parancskönyvben köteles közölni. A parancskönyv felfektetésekor, annak az első oldalán fel kell tüntetni azoknak a névsorát, akikre az abban foglaltak érvényesek. A névsort, változás esetén a területet irányító művezetőnek azonnal módosítani kell.

Minden szolgálat megkezdésekor a szolgálatba lépők kötelesek a legutóbbi szolgálatuk óta megjelent parancskönyvi rendelkezéseket áttanulmányozni és azok tudomásulvételét dátummal ellátott aláírásukkal igazolni. A területet irányító művezető köteles a parancskönyvi rendelkezésekben foglalt tudomásulvételét és végrehajtását rendszeresen ellenőrizni, valamint a hatályukat veszített utasításokat, rendelkezéseket áthúzással, aláírással és dátummal érvényteleníteni.

1.4.5. Rendkívüli események

Balesetet, rendkívüli eseményt, vagy szándékos rosszindulatú cselekmény gyanúját azonnal jelenteni kell a közvetlen felettesnek. Ezekről haladéktalanul eseménykönyvi jelentést kell írni és azt minden esetben tárgyalni kell. A tett vezetői intézkedésekről, a jelentés illetve az esetleges vizsgálatok eredményéről a jelentést tevőt írásban kell tájékoztatni.

További, a rendkívüli eseményekkel kapcsolatos teendőket a **Balesetvizsgálati és Elhárítási Utasítás** tartalmazza, melyek betartása minden kocsiszolgálati dolgozóra nézve kötelező érvényű.

1.4.6. Munkavédelem

A vonatok vizsgálata és az egyes kocsik javítása közben a vágányok között a balesetveszélyt körültekintő, figyelmes szolgálattal kell elhárítani, ezért az állomások területére vonatkozó **ÁVU** előírásait, a vasúti munkavégzésre vonatkozó munkavédelmi és vasútforgalmi szabályokat is ismernie kell és be kell tartani. A műszaki kocsiszolgálat munkavégzésére vonatkozó feltételeket a **ÁVU** -ban rögzíteni kell. A bekövetkező legcsekélyebb baleseteket, és személyi sérüléseket is azonnal jelenteni kell a közvetlen felettesnek.

1.4.7. Kocsivizsgálói szolgálati helyek és körzethatárok kijelölése

Azokat a szolgálati helyeket és helyreállítási körzeteiket, ahol a vonatokat, illetve a kocsikat műszakilag vizsgálni kell, a szolgálati főnökségek javaslata alapján a **GSZI** jelöli ki. A javaslattételnél figyelembe kell venni jelen utasítás 2.1.2. pontját. A kocsik vizsgálatára kijelölt szolgálati helyek jegyzékét a **3. melléklet** tartalmazza.

1.4.8. Szolgálati helyiség

A vonatforgalommal kapcsolatos tevékenységet ellátó műszaki kocsiszolgálati dolgozók részére az állomás területén, lehetőleg az érkező és induló vonatok megfigyelésére is alkalmas helyen, távbeszélőkészülékkel felszerelt helyiséget kell biztosítani. A helyiség legyen alkalmas a szolgálatot végző dolgozók tartózkodására és az előírt alkatrészek, szerszámok, anyagok tárolására. A szolgálati helyiséget az oda beosztott dolgozóknak a szolgálat váltásakor rendben kell átadniuk.

A szolgálati helyiségben az oda beosztott személyeken kívül illetéktelen személy nem tartózkodhat.

1.4.9. Szolgálatban használt eszközök, anyagok

A kocsik vizsgálatához szükséges szerszámokat, vizsgálóeszközöket, valamint a kisebb javítások elvégzéséhez szükséges anyagokat a vizsgálatot végzők részére át kell adni. Azokat kötelesek készletben tartani, munkájuk során szükség szerint használni. A szerszámok, anyagok, vizsgálóeszközök jegyzékét, előírt mennyiségét, a készletezés helyét a **4. melléklet** tartalmazza.

1.4.10. A vizsgálatot végzők felelőssége és kötelességei

A vonatok műszaki vizsgálatával megbízott dolgozók felelősséggel tartoznak az általuk vizsgált kocsik utasítás szerinti műszaki állapotáért. A műszaki vizsgálatot végzők felelőssége általában addig terjed ki, amíg a vonatnál ismételten vizsgálatot nem tartanak. A felelősség kiterjed a megelőző vizsgálatokat végző személyekre is azon alkatrészek sérülése esetén, melyeknél a sérülés tényét bizonyíthatóan korábban meg lehetett volna állapítani (pl.: abroncs lazulás, kerékprofil kopás stb.), valamint a berakáskor észlelhető, de nem kifogásolt rakodási hiányosság esetén. A kocsik vizsgálata során felmerülő kétes esetben felettes műszaki kocsiszolgálati dolgozó döntését kell kérni.

Ha a dolgozó a rendelkezésre jogosult felettesétől olyan rendelkezést kap, amely megítélése szerint utasítás vagy szabályellenes, köteles erre figyelmét felhívni, s ha a rendelkezést adó ennek ellenére ragaszkodik rendelkezése végrehajtásához, ezt a rendelkezést adó köteles írásban megismételni, vagy a rendelkezést adó részére a szolgálatot át kell adni.

1.4.10.1. A kocsvizsgáló csoportvezető kötelességei

A kocsvizsgáló csoportvezető köteles:

- a szolgálatot szervezni és vezetni, az irányítása alá tartozók munkáját figyelemmel kíséreni, beosztottait a helyes munkavégzésre rendszeresen oktatni, munkára alkalmas állapotukat ellenőrizni;
- az irányítása alá tartozó dolgozókat és a társszolgálatokat munkájukban segíteni;
- közreműködni a kocsik jegyzőkönyvezésénél;
- esetenként megvizsgálni a rendkívüli, különösen a rakszelvényen túlerő küldeményeket;
- kocsjavító műhelyekben megjavított kocsik javítás utáni végátvételét elvégezni, ha nincs külön gépészeti kocsiátvevő;
- a **4. mellékletben** előírt anyagok, szerszámok meglétét, állapotát ellenőrizni, az elhasznált anyagok pótlására, a hibás szerszámok cseréjére intézkedni, az érkező anyagokat átvenni;
- a meghibásodott kocsialkatrészek pótlására a szükséges intézkedést megtenni;
- a szolgálati idejében közlekedő kijelölt vonatoknál (pl.: IC, EC, RoLa stb.) a műszaki munkálatokat személyesen irányítani;

- a futási bizonylatot kiállítani;
- az előírt nyilvántartásokat vezetni, illetve a jelentéseket megtenni;
- szükség szerint a kocsik bérbeadásánál, illetve azok bérletből való visszavételénél a jegyzőkönyveket elkészíteni,
- a balesetek, tüzesetek elhárításánál és vizsgálatánál közreműködni;
- az elfagyások megelőzése érdekében a víztelenítésre intézkedni (lásd a 2.3.4. pontot);
- a **SZIR** adatbevitelnél közreműködni, az adatok helyességét ellenőrizni;

1.4.10.2. A kocsivizsgáló kötelességei

A kocsivizsgáló köteles:

- a kijelölt helyen vonatok és kocsik vizsgálatát elvégezni;
- a kocsik fékberendezéseit megvizsgálni, a vonatok fékpróbáját megtartani;
- megvizsgálni a kocsik kapcsoló- és vonókészülékének, féktömlőinek, valamint fűtési-, hangosítási és távvezérlési kapcsolatainak szabályszerű összekapcsolását, rögzítését;
- közreműködni a fék-, a fűtési- és a távvezérlési kapcsolatok, valamint a személykocsik homlok átjáróinak összekapcsolásánál, ha azok hiányosságait a kapcsolást végző dolgozók nem tudják megszüntetni;
- ellenőrizni a kocsik fűtési, világítási- és belsőberendezéseinek működését, ha fűtés-világítás szerelő, vagy belsőszerelvény átvevő nincs;
- hibaelhárításhoz a szükséges intézkedéseket megtenni,
- a vonatkozó utasítások, szabályzatok alapján vizsgálni a rakományok méretét, elhelyezését és rögzítését - különösen a rendkívüli küldeményeknél - az üzembiztonság szempontjából;
- a futási engedélyt kiállítani;
- ellenőrizni, hogy a felirat szerinti kocsiartozékok rögzített állapotban legyenek, hiányosság esetén az állomási személyzet felé a teendőket elvégezni;
- a szolgálat ellátásához szükséges anyagokat (bárcák, előjegyzési könyvek, stb.) időben felvételezni, azokat gazdaságosan, utasítás szerint felhasználni;
- az előírt előjegyzéseket vezetni, a bárcákat kiállítani és a kocsisérülési jegyzőkönyveket felvenni,
- a balesetek, tüzesetek elhárításánál és vizsgálatánál segítséget nyújtani;

- az elfagyások elkerülése érdekében a szükséges teendőket elvégezni (lásd a 2.3.4. pontot);
- a **SZIR** adatmódosítási kötelezettségét teljesíteni.

1.4.10.3. A féklakatos kötelességei

A féklakatos köteles:

- a vonatok fékpróbáit az E.2. sz. **UTASÍTÁS** szerint megtartani;
- a fékberendezés átállító váltóinak helyzetét vizsgálni; szükség esetén kezelni;
- féktuskó hiánya vagy hibája esetén azt cserélni, a fékrudazatot beállítani;
- a kisebb hibák kijavítását elvégezni;
- az előírt nyilvántartásokat, előjegyzési könyveket vezetni, a bárcákat kitölteni;
- a balesetek, tüzesetek elhárításánál és vizsgálatánál segítséget nyújtani;
- az elfagyások elkerülése érdekében a szükséges teendőket elvégezni.

2. A KOCSIK VIZSGÁLATA

2.1. Általános rendelkezések

2.1.1. A kocsvizsgálat célja

A kocsvizsgálat alatt a kocsik és rakományok azon műszaki ellenőrzését kell érteni, amely biztosítja, hogy a vonatokban csak az üzem- és üzletbiztonságot nem veszélyeztető kocsik közlekedjenek. A vizsgálat során ki kell szűrni a sérült, hibás vagy hiányos, illetve a **Rakodási Szabályok** előírásait ki nem elégítő küldeményeket, amelyek személyek vagy tárgyi eszközök sérülését vagy pedig az áru elveszését okozhatják. Ezzel egyidejűleg gondoskodni kell az időszakos vizsgálatokra esedékes kocsik megfelelő bárcázásáról.

A vizsgálatot végző műszaki dolgozók kötelesek szükség esetén féktuskót, fékbetétet cserélni (RoLa-vonatoknál), illetve hiány esetén pótolni. Egyéb sérülések vagy hiányosságok esetén megfelelő bárcával ellátva a kocsikat javítóműhelybe vagy rakományigazításra, átrakásra kell utalni. A műszaki vizsgálat egyes szolgálati helyeken külön meghatározott szerkezeti részek működésének, épségének ellenőrzésére irányulhat, különösen akkor, ha erre különleges vizsgáló berendezést telepítettek. Ilyen vizsgálatot végez a hőnfutásjelző-, és a laposkerék jelző berendezés. Hibajelzés esetén a vizsgálatot végző dolgozó - az adott lehetőségeknek megfelelő mértékű - kocsvizsgálatot is köteles tartani.

2.1.2. Irányelvek a kocsvizsgálat megszervezéséhez

2.1.2.1. A kocsvizsgálat helye és ideje

A vonatindító állomásokon, a rendező-pályaudvarokon összeállított, illetve a határállomásokon átvételre felkínált személy- és tehervonatoknál - kivéve a bizalmi elv alapján történő átadás-átvételtre kijelölt vonatokat - kocsvizsgálatot kell tartani. A személyszállító vonatokat a továbbiakban a 2.1.2.2. pont szerint kell vizsgálni. Az újabb kocsi ki- vagy besorozás, illetve kocsi-sorrend változás nélkül továbbított tehervonatokat a rendeltetési állomásig nem kell újabb - minden szerkezeti részre kiterjedő, a 2.3.2. pont szerinti - kocsvizsgálatnak alávetni, amennyiben az üzembiztonságot veszélyeztető jelenség (szoruló fék, hőnfutás, laposkerék, vonatszakadás vagy más rendkívüli esemény) azt nem indokolja.

A vonatoknál a kocsvizsgálatot - a 2.3.2. pont előírásainak figyelembevételével - egyidőben lehetőleg két kocsvizsgálónak kell végeznie. A **GSZI** által kijelölt állomásokon, amennyiben a vizsgálatokhoz szükséges technológiai idő rendelkezésre áll, egy kocsvizsgáló is teljesíthet szolgálatot. Azokon a kocsvizsgálói szolgálati helyeken ahol a szolgálat nem folyamatos, vagy bármely ok miatt szünetel a 2.1.2.3. pont szerint kell eljárni.

A kocsvizsgálói szolgálati helyek létszámszükségletének megállapításánál a tényleges kocsvizsgálathoz 2 fős brigádok figyelembevételével tengelyenként 30 másodperc időtartamot kell irányelvként számításba venni, amely nem tartalmazza a személykocsik belső vizsgálatához és a **SZIR** kezeléséhez szükséges időt.

A vonatok vizsgálati sorrendjét elsődlegesen a menetrend alapján kell megállapítani. Ha a menetrendtől bármilyen okból eltérés van, akkor a műszaki kocsvizsgálatnak a forgalmi szolgálattevők operatív forgalomszabályozó intézkedéseire kell igazodnia. A forgalmi szolgálattevő mindaddig nem adhat a vonatra vonatkozó újabb utasítást, ameddig a kocsvizsgálat befejezését és eredményét a kocsvizsgálók nem jelentették.

A tehervonatoknál a kocsvizsgálatot a kocsvizsgálók a vonatátvevő brigád tagjaiként végzik. A kocsvizsgálók a vonatátvevő brigád előtt vagy annak többi tagjával (vonatfelvevő, lazító, összerakó stb.) kötelesek együtt haladni. A vonatátvevő brigád többi tagja a kocsvizsgálókat nem előzheti meg.

Amennyiben a kocsvizsgálat nem vonatátvevő brigád munkájának keretében történt, akkor a kisorozandó vagy korlátozást jelentő bárcával megjelölt kocsikról a kocsvizsgáló köteles a forgalmi szolgálattevőt az előjegyzési könyvébe történt bejegyzés aláíratásával értesíteni. Ilyen esetben a szükséges adatrögzítést a **SZIR**-ben is el kell végezni.

Személyszállító vonatoknál a kocsvizsgálatot a mindenkor érvényes munkatervek alapján kell végezni. Amennyiben a kocsvizsgálóknak a vizsgálat során a vonat továbbítását érintő megállapítása van, akkor azt az **ÁVU** - ban szabályozott módon azonnal kötelesek az illetékes állomási dolgozóval közölni, a szükséges műszaki intézkedések megtétele mellett.

Érkező vonat megfigyelésekor az észlelt rendellenesség alapos kivizsgálásáig a vonat továbbhaladását meg kell tiltani.

2.1.2.2. Személyszállító vonatok kocsvizsgálata

A vonatindító állomáson összeállított vagy a határállomáson átvett személyszállító vonatokra előírt vizsgálaton túl, a 100 km közlekedési távolságot meghaladó célállomásra való érkezés után kocsvizsgálatot kell tartani.

A 100 km-nél rövidebb vonalszakaszokon közlekedő szerelvények kocsjait naponta legalább egy alkalommal meg kell vizsgálni. A vizsgálat helyét a telepállomás szerint illetékes **GSZI Területi Gépészeti Osztály** határozza meg.

Ha egy személyszállító vonat szerelvénye az érkezés után változatlan összeállítású marad (kivéve a vontatójármű csere), akkor a következő indulás előtti kocsvizsgálat elmaradhat és csak a fékpróbát kell megtartani. A tartózkodási időn belül végzett kocs ki- és besorozásokról, vagy a szerelvény megbontásáról a kocsvizsgálókat az **ÁVU** - ban szabályozott módon értesíteni kell.

A személyszállító vonatok közlekedése során érintett szolgálati helyeken, más esetekben, behaladáskor a 2.2.2.5. pont szerinti megfigyelést kell végezni. Az üzembiztonságot veszélyeztető rendellenesség észlelése esetén kocsvizsgálatot kell tartani.

2.1.2.3. Vonatindítás nem kocsvizsgálói szolgálati helyről

Azoknál a személyszállító vonatknál, amelyeket nem kocsvizsgálói szolgálati helyen állítottak össze, a vontatójármű vezetőjének kell a kocsik továbbíthatóságáról meggyőződnie. A járműveket elsősorban a közlekedésbiztonság szempontjából kell megvizsgálni. A 2.3.2. pont szerinti kocsvizsgálatot a legközelebbi kocsvizsgálói szolgálati helyen kell megtartani.

Azokat a tehervonatokat, amelyeket nem kocsvizsgálói szolgálati helyen állítottak össze vagy felosztásuk óta több mint 24 óra telt el, illetve a vonat továbbítása közben rendkívüli esemény miatt kocsirendezés történt, a legközelebbi kocsvizsgálói szolgálati helyen vonatvizsgálat céljából meg kell állítani. A vonat megállításáról - nem irányított vonalon - a vonatot indító és a közbenső állomások forgalmi szolgálattelvéői, illetve - irányított vonalakon - a forgalmi vonalirányítók kötelesek gondoskodni. Amennyiben a legközelebbi kocsvizsgálói szolgálati hely 80 km-nél távolabb esik a vonatindító állomástól, akkor műszaki kocsvizsgálat elvégzése céljából kocsvizsgálót kell kirendelni.

2.1.3. Fékpróba

A vonatok indulását sikeres fékpróbának kell megelőznie. Kocsivizsgáló szolgálati helyeken a kocsivizsgálók, vagy a féklakatosok, egyéb szolgálati helyeken a vonatszemélyzet tagjai vagy az állomások fékpróba elvégzésére kiképzett dolgozói kötelesek a fékpróbát az **E.2. sz. Utasítás**ban foglaltak szerint megtartani.

A fékpróba megtartásáért a vontatási és forgalmi dolgozók az **E.2. sz. Utasítás** vonatkozó pontjai szerint egyetemlegesen felelősek.

Az indulás előtti kocsivizsgálat és a fékpróba összevont megtartása tilos!

2.1.4. A vizsgálatához szükséges idő biztosítása

A vonat műszaki vizsgálatához, fékpróbák megtartásához és a **SZIR** kezeléséhez szükséges időt mindenkor biztosítani kell. Az előírt vizsgálat nélkül vagy vizsgálat közben elindított vonatok megállítására - szükség esetén a forgalmi szolgálattelvő útján - a kocsivizsgáló köteles intézkedni és eseménykönyvi jelentést írni. Az eseménykönyvi jelentést a szolgálati vezető köteles az érintett szakszolgálatok - súlyos esetben az illetékes **Vasútbiztonsági és Védelmi Osztály** - közreműködésével tárgyalni.

2.1.5. Munkaterv

A vonatok vizsgálatához, fékpróbájához és a **SZIR** kezeléséhez a menetrendi időszakra kidolgozott munkaterv alapján kell a szükséges létszámot biztosítani.

A személyszállító vonatok esetében a munkatervet a **SZVÖR** és az érvényes menetrend alapján grafikusán kell elkészíteni, feltüntetve az egyes munkafázisok kezdetének és befejezésének tervezett időpontját. A munkaterv elkészítéséhez az illetékes állomásfőnökségek kötelesek időben az állomási munkatervüket a kocsiszolgálatok rendelkezésére bocsátani.

A tehervonatok esetében az állomási technológiai tervvel összhangban kell a munkaidő tervet elkészíteni és a szükséges létszámot meghatározni. A tehervonatokra csak táblázatos munkatervet kell készíteni.

A munkatervet 1-1, a szolgálati főnök által jóváhagyott példányát a kocsivizsgálói szolgálati helyiségben a menetrenddel együtt ki kell függeszteni.

A menetrend vagy az állomási technológia változása esetén a munkatervet módosítani kell. A munkaterv kidolgozásánál figyelembe kell venni a tárgyévvel megelőző menetrendi év tapasztalatait is.

2.1.6. Intézkedési kötelezettség

Az **EC** és az **IC** vonatoknál, külön utasítás esetén más vonatoknál is, a műszaki teendőket személyesen a kocsvizsgáló csoportvezetőnek kell irányítania. Több vonat egyidejű vizsgálata esetén a szolgálati főnöknek kell kijelölni azokat a vonatokat, amelyek vizsgálatát a csoportvezetőnek kell irányítania.

Az állomásfőnökök, a forgalmi szolgálattevők műszaki kocsiszolgálatot érintő - kizárólag forgalmi vonatkozású - intézkedéseit haladéktalanul végre kell hajtani.

Azokat a hiányosságokat és kocsisérüléseket (pl. hőnfutás, szoruló fék, stb.) amelyeket a pályaszemélyzet, a vonatszemélyzet, a forgalmi szolgálattevők vagy esetleg polgári személyek (utasok) észlelnek és jeleznek, éppen úgy kell kezelni, mintha azokat a kocsvizsgálat állapította volna meg.

2.1.7. A vonatszemélyzet teendője kocsisérülés megállapításakor

A kocsik vizsgálatát a vonatkísérő személyzet az **F.2. sz. Utasítás** szerint köteles végezni. Ha a vonatkísérő személyzet valamely kocsinál sérülést vagy hiányosságot állapít meg, köteles azt a kocsvizsgálóval közölni, aki további vizsgálat után köteles dönteni a kocsisorsáról.

Amennyiben a vonat kocsvizsgálói szolgálati helyet nem érint és a kocsis biztonságos továbbítását illetően kétség merül fel, a vontatójármű vezetője köteles dönteni a kocsis továbbításáról vagy kisorozásáról. Amennyiben a vontatójármű vezetője úgy dönt, hogy a kocsis - akár korlátozással is - továbbítható, akkor ennek tényét a vonatterhelési kimutatásban köteles előjegyezni.

2.2. A kocsvizsgálatok felosztása

A kocsik vizsgálata lehet rendszeres, szükség szerinti és rendkívüli események utáni.

Rendszeres vizsgálatok:

- a vonat érkezése után,
- a vonat indulása előtt,
- a vonat határállomási átadása - átvétele során,
- a vonat haladása közben,
- közlekedő vonatok megfigyelése,
- gurítás után.

Szükség szerinti vizsgálatok:

- kirakás után,
- megrakás előtt és után,
- síktolatás után,
- rendkívüli küldeményeknél,
- tengelyátszerelés esetén
- konténereknél,
- motoros hűtőkocsiknál és hűtőkonténereknél.

Rendkívüli események utáni vizsgálatok:

- hőnfutás esetén,
- siklás vagy forgalmi baleset után,
- abroncslazulás, tárcsa-, tengely- vagy keréktörés után,
- vonatszakadás után,
- szándékos kocsirongálást követően,
- a kocsit érintő bűncselekmény esetén.

2.2.1. Rendszeres vizsgálatok

2.2.1.1. Kocsvizsgálat a vonat érkezésekor

A vonat érkezésekor a kocsikat a 2.3.2. pontban meghatározott terjedelemben kell megvizsgálni. A kocsvizsgálathoz a kocsvizsgálóknak úgy kell elhelyezkedniük, hogy az érkező vonat valamennyi kocsija közöttük és előttük elhaladjon. Amennyiben

a szolgálati helyen csak egy fő kocsvizsgáló teljesít szolgálatot, akkor a fogadás helyét az **ÁVU**-ban kell szabályozni, figyelembevéve a vonat megfigyelésére kötelezettek tevékenységét is.

A kocsvizsgálatra kijelölt állomásra behaladó vonat sebességét a mozdonyvezető úgy köteles szabályozni, hogy az az érkezési vágány biztonsági határjelzőjének körzetében a 40 km/h-t ne haladja meg. Ilyenkor kell megfigyelni azokat a futómű és egyéb sérüléseket (pl. keréklaposodás, felrakódott kerék, vagy lelógó alkatrészek), amelyeket álló járműnél nem vagy nehezen lehet megállapítani.

A kocsik vizsgálatát közvetlenül a vonat megállása után, az utolsó kocsinál kell elkezdeni. Az érkezés utáni vizsgálat során a csapágy melegedését kézfejjel történő érintéssel vagy hőmérővel ellenőrizni kell. Minden olyan sérülést meg kell állapítani, mely a kocsi további üzemeltetését akadályozná. A személykocsik vizsgálatát a 2.1.2.2. és a 2.3.3. pont szerint kell végezni.

A sérült, illetve hibás kocsikat megfelelő bárcával kell megjelölni és szükség szerint értesíteni kell az állomási személyzetet. A kocsi állapotváltozását a **SZIR** - ben haladéktalanul módosítani kell.

A kocsvizsgálók a rendező-pályaudvarokon a javításra bárcázott kocsik - helyileg meghatározott - sarkára feliratozott krétajelzéssel kötelesek közölni a forgalmi utasításokban meghatározottakon túlmenően a következő gurítási és saruzási korlátozásokat:

Vágányfékkel fékezni tilos ! "T"

Saruzni Tilos ! "L"

Az így megjelölt kocsik pályaszámát a kocsvizsgálók kötelesek előjegyezni.

Az érkező vonatoknál az elegyrendezést csak a műszaki kocsvizsgálat befejezése után szabad megkezdeni. A kocsvizsgálat nélkül rendezett vonatokról eseménykönyvi jelentést kell készíteni és az érintett szakszolgálattal tárgyalatni.

2.2.1.2. Kocsvizsgálat a vonat indulása előtt

Az induló vonat kocsijait elsősorban üzem- és forgalombiztonság szempontjából kell megvizsgálni. A kocsik vizsgálatát a 2.3.2. pont szerinti terjedelemben kell végrehajtani. A személykocsik vizsgálatát a 2.1.2.2. és a 2.3.3. pont szerint kell elvégezni.

A kocsik megrakásának és a rakományok rögzítésének vizsgálatát a **Rakodási**

Szabályok szerint kell végezni.

Az üres, rakodásra irányított kocsit úgy kell vizsgálni, hogy az a berakás után a szállítási feladatnak eleget tudjon tenni.

Javítást vagy rakományigazítást igénylő kocsi a kocsivizsgálói szolgálati helyet javítás, javításba vagy rakományigazításra utaló bárca nélkül nem hagyhatja el.

2.2.1.3. Kocsivizsgálat a határállomáson

A vonatok átadás - átvételének rendjét a **Helyi Csatlakozási Szerződés**ben kell szabályozni az alábbiak figyelembevételével:

- az átvétel során tartott kocsivizsgálat terjedelme legyen azonos az érkező vonatok kocsivizsgálatával. Kivételt képeznek a két- vagy többoldalú megállapodás alapján - bizalmi elv szerint - közlekedő vonatok. Minden esetben lehetővé kell tenni a behaladó vonat vizsgálatát, az átvevő és az átadó kocsivizsgáló közös munkavégzését,
- az átadásra felkínált vonatoknál a **MÁV** kocsivizsgálójának jelen kell lenni.
- szabályozni kell az értesítés rendjét.

2.2.1.4. Vizsgálat a vonat haladása közben

A vonat haladása közben a vonatszemélyzet köteles a kocsik futását megfigyelni. Veszély (nyugtalan járás, erős kigyózás, lapos vagy felrakódott kerék, szoruló fék, csúszó kerék, rendkívüli zajok, stb.) észlelése esetén kötelesek a vonat megállítása iránt intézkedni és a 2.1.6. pont szerint eljárni.

2.2.1.5. Közlekedő vonatok megfigyelése

Az állomásra behaladó vonatokat behaladás közben a kocsivizsgáló és a forgalmi szolgálattelvő, a közlekedő vonatokat - a helytől függetlenül - a vonat megfigyelésére kötelezett dolgozók kötelesek megfigyelni és bármely rendellenesség (szoruló fék, hőnfutás, alkatrész-törés, lapos vagy felrakódott kerék, rakomány elcsúszás, stb.) észlelése esetén a vonat mielőbbi - legkésőbb a következő állomáson történő - megállítása iránt azonnal intézkedni.

A megállított vonat vizsgálatát kocsivizsgáló, annak hiányában a mozdonyvezető köteles mindkét oldalon megtartani.

Ha olyan állomáson soroztak ki - műszaki okok miatt - kocsit, ahol kocsivizsgáló nem teljesít szolgálatot, akkor a kocsivizsgálat elvégzésére kocsivizsgálót kell kérni. A

kocsi vizsgálata után, esetleges helyreállítására vagy műhelybe utalására a kocsvizsgáló köteles intézkedni.

A kocsi műszaki állapotát a **SZIR** - ben "vizsgálandó"-nak kell beállítani.

2.2.1.6. Kocsvizsgálat gurítódombos rendező-pályaudvarokon

Azokon a gurítódombos rendező-pályaudvarokon, ahol a kocsik célfékezése fékezősarúval történik, a gurítás befejezése után a kocsikat kocsvizsgálónak kell megvizsgálni. A vizsgálat során a rövid saruzásokból, ráütközésekből származó sérüléseket kell feltárni. A gurítás közben keletkezett sérüléseket a kocsvizsgálónak elő kell jegyeznie. Az előjegyzett sérülésről kocsisérülési jegyzőkönyvet kell kiállítani, melyet a szolgálati főnök útján az Állomásfőnökség részére tárgyalás céljából át kell adni.

A sérült kocsikat a sérülés mértékének megfelelő bárcával kell ellátni. Amennyiben a kocsit rakományigazításra vagy átrakásra kell utalni és a helyreállítást csak ez után lehet elvégezni, akkor a **SZIR** -ben fő sérülés csoportként a rakományigazítást kell megadni és a sérülés részletezésénél kell a műszaki meghibásodásokat feltüntetni.

2.2.2. Szükség szerinti vizsgálatok

2.2.2.1. Vizsgálatok a kocsi kirakásakor

Az áru kirakása után a kocsit az **ÁVU** - ban kijelölt és erre kiképzett állomási dolgozó köteles felülvizsgálni. Meg kell követelni, hogy a kirakó fél a kocsit tisztán (kiseperve) adja vissza, ingó alkatrészeit hiánytalanul a helyére tegye, a rakományrögzítésre használt ékeket, kötőoszereket eltávolítsa, a dőmfedeleket becsukja és a lefejtőcsatlakozásra a zárófedeleket tegye vissza.

Ha a kocsi kirakásakor a kocsi sérülését állapítják meg, akkor kocsvizsgálóval kocsisérülési jegyzőkönyvet kell felvetetni. A kocsisérülési jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell a sérülés pontos leírását, a kijelölt kocsijavító műhely megnevezését, a sérülési bárca számát, a sérülésért felelős személyt vagy céget.

Ha a kiürítés homlokbuktatással történik, akkor a buktatás után meg kell vizsgálni, hogy a kocsi homlokfala és annak zárszerkezete, valamint az ütközők nem sérültek-e meg.

Ha a kiürítés körbuktatóval történik, akkor elsősorban a kocsik padlózatát, az ajtók

zárszerkezeteit és a féktuskók meglétét illetve rögzítését kell ellenőrizni.

A kocsisérülési jegyzőkönyveket a 2.5. pont szerint kell kezelni és a károkat az **Árufuvarozási Üzletszabályzat** alapján a fuvaroztatótól be kell követelni.

2.2.2.2. Vizsgálatok a kocsi megrakása előtt és után

A megrakáshoz kiállított kocsikat az **ÁVU** - ban kijelölt és erre kiképzett állomási dolgozó köteles felülvizsgálni a **C.1. Utasítás** szerint. Nem szabad a kocsit a fuvaroztatónak megrakásra átadni, ha azon közlekedésbiztonságot veszélyeztető vagy a szállítandó áru károsodását előidéző sérülés van.

Megrakás után a kocsit újból meg kell vizsgálni abból a célból, hogy a megrakó fél - különösen gépi rakodás esetén - nem okozott-e sérülést a kocsin.

A megrakás után a kocsinál egyidejűleg a **Rakodási Szabályok** előírásainak betartását is vizsgálni kell. Elégtelen rakománybiztosítással, a kocsi helytelen terhelésével (egyoldalú- vagy túlterheléssel) a kocsit fuvarozásra felvenni tilos.

Tartálykocsik megtöltése előtt a töltést végzőnek ellenőrizni kell az elzárószerevények állapotát. Tömörtelen tartálykocsit megtölteni nem szabad. Töltés közben ellenőrizni kell a tartály és szerevényeinek a tömörségét. Tömörtelenség észlelése esetén - a vonatkozó óvrendszabályok betartása mellett - meg kell kísérelni a helyreállítást. Ha ez sikertelen, akkor a töltést meg kell szakítani és a töltést végző fél köteles gondoskodni a visszafejtésről.

A töltés befejezése után az elzárószerevények zárt állapotáról az **ÁVU** - ban kijelölt dolgozó köteles meggyőződni és a kocsizárat elhelyezni.

2.2.2.3. Kocsivizsgálat síktolatás után

Síktolatások után, ha a forgalmi személyzet a kocsik sérülésére a műszaki személyzet figyelmét felhívja, vagy nagy zajjal járó ütközéskor a kocsi sérülését lehet feltételezni, a kocsivizsgáló köteles a 2.3.2. pontban meghatározott vizsgálatot tartani.

2.2.2.4. Rendkívüli küldemények vizsgálata

Rendkívüli küldemények felvételét, átvételét és továbbítását a **H.6.**, az **F.2.**

Utasítások és a **Rakodási Szabályok** vonatkozó rendelkezései szerint kell végezni.

A rendkívüli küldeményként kezelt vasúti járműről a **18. melléklet** szerinti "**Futási bizonylatot**" kell kiállítani, amelynek hátoldalán a feladónak nyilatkozatot kell tennie,

amiben átvállalja a felelősséget a továbbítás során a küldemény hibájából esetleg bekövetkező rendkívüli eseményekért.

2.2.2.5. Tengelyátszerelt kocsik vizsgálata

A tengelyátszerelt kocsik vizsgálatára és azok fenntartási állapotára vonatkozóan a **7. melléklet**ben foglaltakat kell alkalmazni.

2.2.2.6. Kombinált fuvarozási eszközök műszaki vizsgálata

Kocsivizsgálat alkalmával a kocsivizsgálók kötelesek a kombinált fuvarozási eszközök földről észlelhető hibáit, sérüléseit megállapítani. Kötelesek ellenőrizni ezen eszközök rögzítettségét a **Rakodási Szabályok** előírásainak figyelembevételével, illetve RoLa-vonatoknál a vonatkozó szabályzat alapján.

Nem használhatók azok a kombinált fuvarozási eszközök, amelyeknek az **5. melléklet**ben felsorolt sérülései vannak és azok veszélyeztetik a kiszolgáló személyzetnek, az eszköz fuvarozásának és kezelésének a biztonságát, valamint a küldemény épségét, vagy lehetővé teszik a küldeményhez való hozzáférést, vagy a csapadék bejutását.

2.2.2.7. Kísérő nélküli motoros hűtőkocsik és hűtőkonténerek vizsgálata

A kísérő nélkül közlekedő motoros hűtőkocsik, illetve hűtőkonténerek gépi berendezéseinek állapotát a határállomásokon, a kijelölt ellenőrző állomásokon és a megrakás helyén köteles a műszaki kocsiszolgálat megvizsgálni. A vizsgálatot a járművek, illetve szállító eszközök kezelésére és ellenőrzésére kiadott utasítások, rendeletek és az **F.4. sz. Utasítás** szerint kell végezni.

Belsőégésű motorral meghajtott hűtőberendezések vizsgálata az üzemanyag mennyiségének, a motor üzemképességének és rakott állapotban a belső tér hőmérsékletének ellenőrzésére terjed ki. Az adatokat az állomási kocsiintézővel - a vizsgálatot követően azonnal - közölni kell.

A kocsitengelyről hajtott vagy külső hálózatról működtetett villamos üzemű hűtőgépeknél a belső hőmérséklet értékét kell ellenőrizni.

A megrakást végző állomás az illetékes műszaki kocsiszolgálattól a rakodás megkezdése előtt kellő időben vizsgálatot köteles kérni. Csak jól működő hűtőberendezés, helyesen beállított hőfokszabályzó, elegendő üzemanyag esetén szabad a megrakásra engedélyt adni. A különleges hűtőkocsik és hűtőkonténerek

vizsgálatáról és az észlelt adatokról a határállomásokon és a kijelölt ellenőrző állomásokon előjegyzési könyvet kell vezetni.

Az **Intercontainer-Interfrigo (ICF) Vezérképviseletét** az ellenőrzéskor észlelt adatokról, valamint az esetleges üzemzavarokról a forgalmi szolgálat táviratban köteles tájékoztatni.

Ismeretlen szerkezetű hűtőegységekkel felszerelt konténerek kezelése a szállítványozó vállalat vagy megbízottjának kötelessége.

2.2.3. Rendkívüli sérülések utáni vizsgálat

2.2.3.1. Hőnfutás utáni vizsgálat

A kocsik csapágyának olymértékű melegedése esetén, amikor a kézfej a csapágytok melegét már nem tudja elviselni, a csapágyat hőnfutottnak kell tekinteni. A RoLa-kocsiknál nagyobb üzemi hőmérséklet alakul ki a csapágyban, ezért csak akkor számít hőnfutottnak, ha a hőmérővel mért érték a RoLa forgalmat szabályozó Utasításban előírt értékeket meghaladja.

A hőnfutásjelző jelzése és riasztása esetén gondoskodni kell a vonat megállításáról. A megállás után az **ÁVU** előírásai és a hőnfutásjelző berendezések kezelésére kiadott utasítás szerint kell eljárni.

A hőnfutás észlelése esetén

- a siklócsapágyaknál szükség szerint alágyapoteléssel és olajfeltöltéssel kell a kocsit futóképessé tenni. A kocsit lépésben, legfeljebb 10 km/h sebességgel szabad továbbítani a következő állomásig;
- a gördülőcsapágyaknál szemrevételezéssel kell megállapítani a futóképességet. Fémes hang vagy durva zörejek esetén a kocsit csak lépésben, legfeljebb 10 km/h sebességgel szabad a következő állomásig vontatni.

A hőnfutott kocsit kisorozó állomás a területileg illetékes gépészeti főnökséget köteles azonnal táviratilag értesíteni.

Hőnfutás észlelését, illetve hőnfutásjelző berendezés bejelzését követően a vonat megállításának az elmulasztása súlyos vétség!

2.2.3.2. Siklás utáni vizsgálat

Siklottnak kell tekinteni azt a kocsit,

- amely a vágányról egy vagy több kerekével lelépett,
- amelynél egy vagy több kerék a vágányról lelépett, később azonban ismét a vágányra került,
- amelynek kerékpárjai más-más vágányra futottak.

A helyszíni vizsgálat eredményétől függetlenül a siklott saját kocsikat beemelésük után abban az esetben is műhelybe kell utalni, ha a kocsikon szemmel látható sérülés nem észlelhető.

Siklott idegen kocsikat a **RIV**, illetve a **RIC Szabályzat** szerint kell megbárcázni és kezelni.

Nem minősülnek siklottak az olyan kocsik, amelyek állomási tolatásoknál a sebesség csökkentésére, illetve a kocsik megállítására alkalmazott féksarut átugorják ugyan, de a kerék a sínen marad (visszaesik).

Nem minősülnek siklottak azok a kocsik sem, amelyek kíméletlen tolatás közben nagyobb ütközések alkalmával felugornak, de a sínre visszaesnek és eközben a futó- és a hordmúvön, az alvázon vagy a szekrényen maradandó sérülések nem következnek be.

A vágányról gépi erővel eltávolított vagy körbuktatás után a vágány mellé esett, majd ismét a vágányra helyezett kocsik csak helyszíni műszaki vizsgálat után továbbíthatók. A továbbítás feltételeit az állomási személyzettel közölni kell.

A helyszíni vizsgálatot kocsvizsgáló vagy a segélynyújtó egység vezetője végezheti.

A helyszíni vizsgálatkor a következőket kell ellenőrizni:

- a tengely görbeségét (mérés vágányszintben a kerékabroncsok, illetve a tömbkerék-koszorúk belső homloklapjai között három, egymástól 120°-ra levő ponton; a mérések között a kocsit 1/3 kerékfordulattal mindig tovább kell mozdítani),
- valamennyi csapágyat és
- a kocsi egyéb szerkezeti részeit a 2.3.2. pont szerinti terjedelemben.

Azok a rakott, siklott saját teherkocsik, amelyeknél a tengely nem görbe, az alvázon, a futó- és a hordmúvön szemmel látható, a kocsi továbbítását akadályozó sérülés nincs, rakottan is továbbíthatók a belföldi rendeltetési állomásig. Ilyen esetekben kirakás után kell a kocsikat műhelybe utalni.

Ha ugyanaz a kocsi kétszer egymás után siklott és nyilvánvaló, hogy a siklást nem helytelen kezelés vagy pályahiba okozta, akkor a kocsit különmenetben kíséreléssel vagy felrakva szabad a helyreállító műhelybe továbbítani.

A különmenettel több ilyen kocsi is továbbítható.

2.2.3.3. Abroncslazulás, abroncsszakadás, kerékpártörés utáni vizsgálat

Minden tengelycsap-, illetve tengely-, tömbkerék- vagy kerékváz-törés, abroncsszakadás, abroncslazulás esetén a helyreállítási körzet szerint illetékes gépészeti főnökség vezetőmérnöke vagy kocsiszolgálati vezetője köteles személyesen vizsgálatot tartani, melynek során a **Balesetvizsgálati és Elhárítási Utasítás** előírásait is figyelembe kell venni.

A vizsgálat során meg kell állapítani a töréssel, szakadással közvetlen kapcsolatba hozható tényezőket, pl. a rakomány milyenségét, elhelyezésének és rakodásának módját, a kocsi jellemzőit, az időszakos vizsgálatának idejét, a vonat sebességét, a megelőző vonatvizsgálatok helyét, stb.

A továbbiakban a 2.5.7. pont szerint kell eljárni.

2.3. A kocsvizsgálat végrehajtása és annak terjedelme

2.3.1. A kocsvizsgálat

Ha a vizsgálatot két kocsvizsgáló végzi, akkor a vonat utolsó kocsijától induljanak el és külön-külön vizsgálják a kocsik két oldalát. Egy kocsvizsgáló páron belül ki kell jelölni azt a kocsvizsgálót, aki felel az együttes munkavégzésért (a vonatnál végzett több műszaki tevékenység esetén is), valamint felel az előjegyzési könyvek vezetéséért, a bárcák helyes kitöltéséért, a **SZIR** - ben történő adatmódosításért.

A sérüléseket csak az egyik kocsvizsgáló jegyezze elő előjegyzési könyvébe. Neki kell a kocsi mindkét oldalára ragasztandó - a 2.4.4. pont, illetve a **10.** és **12. melléklet** szerinti - bárcákat is kiállítania. A bárcát mindegyik kocsvizsgáló az általa vizsgált oldalon ragassza a kocsira. A megvizsgált vonat számát és a vizsgálat kezdetének és befejezésének időpontját a kocsvizsgálók az előjegyzési könyvükbe jegyezzék fel, megjelölve "j" vagy "b" betűvel azt is, hogy a vonat jobb vagy bal oldalát vizsgálták.

Ha a vizsgálatot egy kocsvizsgáló végzi, akkor is meg kell vizsgálnia a kocsik mindkét oldalát.

Az előjegyzési könyv rovatait a **9. melléklet** tartalmazza.

A helyi viszonyoktól függően a szolgálati főnök a fenti vizsgálati rendtől eltérő szabályozást is elrendelhet, amelyet az **Üzemi Rendszer**ben kell rögzíteni.

A vonatok vizsgálatakor a kocsvizsgálók a kocsi tetejére vagy a kocsi alá csak akkor mehetnek, ha a balesetek megelőzésére a vonatkozó utasításokban előírt intézkedések (pl. felsővezeték kikapcsolása, földelése stb.) megtörténtek.

A nyitott kocsik rakományának ellenőrzése végett a homlokhágcsókra a betekintéshez szükséges magasságig - a nagyfeszültségű veszélyzónára utaló jelölés figyelembevételével - szabad felmenni.

2.3.2. A kocsvizsgálat terjedelme

Az egyes kocsik vizsgálatát a kocsi melletti elhaladás közben a következő sorrendben és terjedelemben, olyan alapossággal kell elvégezni, amint azt a vizsgálatot végző részére a szerkezet lehetővé teszi.

Meg kell győződni arról, hogy nincs-e sérülés vagy hiány a kocsin, valamint arról,

hogy az átállító váltók a kívánt helyzetben vannak-e.

A legfontosabb szerkezeti elemekre vonatkozó követelményeket az **5.**, a **6.**, a **7.** és a **8. melléklet** tartalmazza. Ezek alapján kell elbírálni egy adott vasúti kocsi üzemképességét.

Vizsgálni kell:

- a kocsi homlokfalát, az átjáróhíd helyzetét, illetve rögzítettségét,
- az ütköző-, a vonó- és a kapcsolókészüléket,
- a távvezérlés és a hangosítás összekötő kábeleit,
- a fűtési és a világítási berendezés külső kapcsolóit,
- a mellgerendát és szerelvényeit,
- a hordrugókat és felfüggesztésüket,
- a rugótámokat,
- a csapágyakat,
- a kerékpárokat,
- a csapágyvezetékeket,
- az áramfejlesztőket és azok hajtóműveit,
- a fékrudazatot és a biztonsági kengyeleket,
- a féktuskókat,
- a féktárcsákat,
- az alvázat,
- az alváz alatti szekrények épségét és biztonságos zárását,
- a forgóvázat,
- a padlót,
- a konténer rögzítő tüskék állapotát,
- az oldalfalat,
- az ajtók, az ablakok, egyéb nyílászárók, a kocsi tartozékokat képező és a mozgó alkatrészek rögzítettségét, illetve zárt állapotát,
- a csavarkötések állapotát és biztosítását, a szegecskötések épségét,
- a tetőt,
- a különleges berendezéseket és azok kezelő szerveit,
- a tartályok a töltő- és az ürítőszerelvényeinek tömörségét, zárt állapotát,
- a zárt WC tartályának és szerelvényeinek állapotát és lezártságát,
- a személykocsik alsó hőszigetelésének épségét,
- a rakomány elhelyezését, biztosítását nyitott és pórekocsiknál (egyéb kocsiknál

- akkor, ha rakodási rendellenesség feltételezhető),
- a kombinált fuvarozás eszközeit és azok rögzítettségét,
 - a vizsgálati jeleket és feliratokat.

2.3.3. Személykocsik belső vizsgálata, szerelvényátadás-átvétel

Személykocsiknál meg kell vizsgálni a belső berendezések, felszerelési tárgyak, tartozékok működőképességét, épségét, illetve hiánytalan meglétét. Különös gonddal kell vizsgálni a világítási, a fűtési, a légjavító, az egészségügyi berendezéseket, az ajtók és az ablakok záródását, a tisztasági állapotot.

A menetközben keletkezett vagy felfedett hibákat és hiányosságokat a vonatkísérő személyzet a fordulóállomás, illetve a honállomás illetékes szerelvény-átvevőjével vagy kocsivizsgálójával műszaki átadás-átvétel keretében köteles közölni. Ezzel egyidejűleg át kell adni a hibáról a 2.4.4. pont előírásai szerint kiállított **V-bárca** egyik példányát.

Azokon az állomásokon, ahol gépészeti szerelvény átvevő nincs, ott a vonatkísérő személyzet egymásnak, illetve az állomás kijelölt személyzetének kötelesek a szerelvénynél tapasztalt hiányosságokról tájékoztatást adni. A vonatkísérő személyzet addig nem távozhat el a vonattól, amíg a felügyeletére bízott kocsikat a szerelvény átvétellel megbízott dolgozónak át nem adta.

Az átvételt a vonat érkezése után azonnal meg kell kezdeni.

A kocsivizsgálatra kijelölt állomásokon a tartózkodás ideje alatt megszüntethető hibákat ki kell javítani, a többi hiba megszüntetésére - jellegétől függően - az **Utasítás**ban szabályozott módon kell intézkedni.

A határállomásokon belépő személykocsik belső átvételét a vonatkísérő személyzet köteles elvégezni, amennyiben az adott határállomáson nincs érvényben más, ettől eltérő szabályozás. Hiányosság észlelése esetén a kocsivizsgáló köteles a vonatkísérő személyzet jelzése alapján a **RIC Szabályzat**, illetve a **Helyi Csatlakozási Szerződés** szerint eljárni.

A szerelvény műszaki átadása nem helyettesíti annak vagyonvédelmi átadás-átvételét.

2.3.4. Személykocsi elfagyások megelőzése

A személykocsikon található víztartályok szétfagyásának megelőzésére a víztöltő

csatlakozás mellett feliratozott jelzés szerint a kocsik víztartályait és csőrendszerét ki kell üríteni:

- sárga körfelület esetén, -10°C külső hőmérsékletnél, ha a kocsi fűtetlenül 12 óránál tovább áll, feltéve, hogy a fűtés befejezésekor a kocsiban legalább 20°C hőmérséklet volt,
- sárga körgyűrű esetén, 0°C külső hőmérséklet alatt, ha a kocsi fűtését beszüntetik,
- zöld körgyűrű esetén, 0°C vagy annál alacsonyabb külső hőmérséklet esetén, függetlenül attól, hogy a kocsit fűtik-e vagy sem.

A kocsik víztelenítéséért a műszaki kocsiszolgálat felelős.

Olyan állomásokon, ahol nincs kocsivizsgáló, a vonatkísérőnek kell - lehetőleg még a vonalon - a víztelenítést elvégezni. A tartály teljes kiürítése után a mosdócsapokat is többször meg kell nyitni, hogy a csővezetékek is kiürüljenek.

A zárt WC -vel felszerelt kocsik gyűjtőtartályainak a kiürítése speciális berendezéseket igényel, ezért ezeket a kocsikat mindenképpen továbbítani kell a telepállomásra, illetve az ürítő berendezéssel felszerelt kocsisztító állomásra.

Azon a közbelső állomáson, ahol nincs műszaki kocsiszolgálat, bármilyen okból kisorozott személykocsi vagy a megengedettnél hosszabb ideig tartózkodó szerelvény víztelenítéséért az **ÁVU** - ban kijelölt személy és az állomásfőnök a felelős.

2.4. A sérült kocsik megjelölése

2.4.1. A kocsik bárcázása

A sérült kocsikat - beleértve a kocsitartozékok és belső berendezések sérülését vagy hiányát is - bárcával kell megjelölni. A nemzetközi forgalomban közlekedő kocsik sérüléseinek és hiányainak megjelölését a **RIV**- és a **RIC**-Szabályzat, valamint a **MÁV** és az érintett vasutak közötti külön megállapodás előírásai szerint kell végezni a határállomások mellett a közbenső állomásokon is.

A bárcákat mind a teher-, mind a személykocsiknál az erre kijelölt helyre kell felragasztani. Üres teherkocsiknál a bárcatartóban is elhelyezhetők, ha oda egyéb fuvarozási vagy kocsiintézőségi minta szerinti bárca nem kerül.

A személykocsik belső sérüléseiről kiállított V-bárcát a 2.4.4. pontban foglaltak szerint kell kezelni.

Teherkocsik bárcázását követően a **SZIR** - ben szükséges módosításokat haladéktalanul rögzíteni kell.

2.4.2. A bárcák kitöltése

A bárcákon az állomás nevét fekete festékű fémbélyegzővel kell feltüntetni. A kiállítás kelte és a kiállító aláírása mindenkor olvasható legyen. A bárca kitöltéséhez golyóstollat kell használni.

A kocsik sérülését egyes bárcákon az előnyomtatott szerkezeti rész megnevezésének értelemszerű aláhúzásával kell meghatározni. Az egyéb sérüléseket, illetve a sérülés pontosítását az erre a célra fenntartott szabad helyre kell beírni. Szükség esetén a közlekedési korlátozásokat is fel kell tüntetni.

A javítási és egyéb bárcák sorszámozását fajtánként minden kocsivizsgáló szolgálati helyen, minden év január 1-én 001-gyel kell kezdeni. A pályaudvarokon a sorszámozást vágánycsoportonként, illetve kocsivizsgálói területenként külön-külön is lehet végezni, melyet az **Üzemi Rendben** kell szabályozni.

Amennyiben a kocsin már van bárca, de egy későbbi vizsgálat alkalmával további sérüléseket is megállapítanak, akkor a többlet sérülésekről új bárcát kell kiállítani és a másik mellé kell ragasztani.

A többlet sérülést a régi bárcára utólag felírni vagy a régi beírásokon módosítást

átvezetni nem szabad.

2.4.3. A bárcák kezelése és nyilvántartása

A műszaki kocsiszolgálati helyeken a használatban levő bárcákból mindenkor legalább egy hónapra elegendő mennyiséget kell készletben tartani.

A kocsisvizsgálók a felragasztott bárcákat sorszám szerint kötelesek előjegyezni az előjegyzési könyvükben.

2.4.4. Javítási bárcák

A javítási bárcák mintáit a **10. melléklet** tartalmazza.

RIV- és RIC forgalomban

M-bárca (10. melléklet 1. ábra)	"MEGVIZSGÁLANDÓ - ZU UNTERSUCHEN" felirattal, fehér alapszínű bárca az üzemképes, de kisebb sérülés vagy idegen alkatrész miatt műhelybe állítandó és megvizsgálandó kocsikra.
K-bárca (10. melléklet 2. ábra)	"ÚJRAMEGRAKÁS TILOS, KIRAKÁS UTÁN A HONOS VASÚTRA - NICHT WIEDER ZU BELADEN, NACH ENTLADUNG ZUR HEIMAT" feliratú, kék alapszínű bárca a futóképes, besorozási- és sebességkorlátozás nélkül továbbítható, nem súlyosan sérült kocsik megjelölésére.
L-bárca (kék) (10. melléklet 3. ábra)	"SÚLYOSAN SÉRÜLT, ÜRESEN A HONOS VASÚTRA - SCHWERBESCHÄDIGT, LEER ZUR HEIMAT" feliratú, kék alapszínű bárca a súlyosan sérült, de besorozási és (vagy) sebességkorlátozással futóképes kocsik és forgóvázak megjelölésére. Az idegen kocsikkal átadott bárca a felelősség elismerését is jelenti, ezért használatára a GSZI esetenként ad rendelkezést, illetve engedélyt.

L-bárca (vörös)
(10. melléklet
4. ábra)

"SÜLYOSAN SÉRÜLT, ÜRESEN A HONOS VASÚTRA - SCHWERBESCHÄDIGT, LEER ZUR HEIMAT" feliratú, vörös alapszínű bárca a súlyosan sérült, csak másik kocsira felrakva továbbítható kocsik és forgóvázak megjelölésére. A bárca kiállítására ugyancsak a **GSZI** ad rendelkezést, illetve engedélyt.

N-bárca
(10. melléklet
5. ábra)

A HIÁNYZÓ VAGY HIBÁS GŐZFŰTÉSI TÖMLŐ -vel közlekedő kocsik, valamint a hibásan visszaküldött gőzfűtési tömlőket megjelölő, fehér alapszínű bárca.

R¹-bárca
(10. melléklet
6. ábra)

"FÉK HASZNAVEHETETLEN - BREMSE UNBRAUCHBAR" feliratú fehér alapszínű bárca a légfék és a kézfék jelképes ábrájával. Használatakor - a fékberendezés hibájának megfelelően - a felesleges ábraszelvényt le kell szakítani.

R²-bárca
(10. melléklet
7. ábra)

Fehér alapszínű bárca a fővezeték jelképes ábrájával a HASZNÁLHATATLAN LÉGFÉK-FŐVEZETÉK megjelölésére. Csak utánfutóként besorozott kocsiknál alkalmazható!

R³-bárca
(10. melléklet
8. ábra)

"VILLAMOS FŐVEZETÉK HASZNÁLHATATLAN - ZUGSAMMELSCHIENE UNBRAUCHBAR" feliratú, fehér alapszínű bárca használhatatlan villamos fővezeték megjelölésére.

S¹-bárca
(10. melléklet
9. ábra)

"A WC NEM HASZNÁLHATÓ! - WC UNBENUTZBAR" feliratú, fehér alapszínű, öntapadó bárca a hibás mellékhelység megjelölésére. A bárcát a hibás helység ajtófelületére kell ragasztani.

S-bárca
(10. melléklet
10. ábra)

"AZ AJTÓ HASZNÁLHATATLAN. KÉRJÜK HASZNÁLJÁK A TÖBBI AJTÓT! - TÜR UNBENUTZBAR. BITTE BENÜTZEN SIE DIE ANDEREN TÜREN!" feliratú, sárga alapszínű, kétoldalasan nyomott öntapadó bárca a hibás személykocsi ajtók megjelölésére.

A bárccát az ajtó üvegfelületére kell ragasztani!

Belföldi forgalomban

Ks-bárca
(10. melléklet
11. ábra)

"ÚJramegrakás tilos! javítás" feliratú sárga alapszínű sorszámozott bárca a futóképes, sebességkorlátozással vagy anélkül vonatba sorozható sérült kocsik megjelölésére és kocsijavító műhelybe vagy járműjavító üzembe történő utalásához.

Üres kocsi esetében a megrakás, rakott kocsi esetében az újramegrakás tilos!

Js-bárca
(10. melléklet
12. ábra)

"JAVÍTÁS" feliratú, vörös alapszínű bárca, olyan kocsik megjelölésére, amelyek az állomás területét nem hagyhatják el javítás nélkül.

A bárccán fel kell tüntetni, hogy javítás véget a kocsi műhelybe, vagy a kijelölt állomási vágányra állítandó.

Ú-bárca
(10. melléklet
13. ábra)

"ÜZEMVESZÉLYES" feliratú, vörös alapszínű bárca, közepén fehér ponttal olyan kocsik megjelölésére, amelyek kisorozásakor vagy műhelybe állításakor fokozott óvatossággal kell eljárni és csak lépésben mozgathatók műszaki kísérettel.

V-bárca
(10. melléklet
14. ábra)

"VONALI MEGÁLLAPÍTÁS" feliratú, fehér alapszínű bárca a vonatkísérő személyzet által észlelt hiányosságok (pl. fűtési-, világítási hiba, nyugtalan járás, hibás ajtó vagy ablak, kocsitisztítási hiányosság, stb.) jelentésére.

A bárcát a vonatkísérő személyzet köteles kiállítani 3 példányban és érkezés után a műszaki kocsiszolgálatnak 1 példányt átadni, amely köteles a szükséges intézkedést (helyszíni javítást, kisorozás stb.) azonnal megtenni. A bárca 1 példánya a villamos kapcsolószekrénybe helyezendő, 1 példány pedig a tömbben marad.

Y-bárca
(10. melléklet
15. ábra)

"NEM HASZNÁLHATÓ! SZÍVESKEDJÉK MÁSIKAT KERESNI!" feliratú, narancssárga alapszínű öntapadó bárca a kocsivizsgálók, vagy a vonatkísérő személyzet által felfedezett, hibás fűtésű, világítású vagy nyílászárójú stb. szakaszok, mellékhelyiségek megjelölésére. Az öntapadó bárcát a szakasz-, illetve a bejárati ajtón szemmagasságban kell felragasztani.

RSz-bárca
(10. melléklet
16. ábra)

"ÁTRAKÁS, RAKOMÁNYIGAZÍTÁS" feliratú, narancsvörös alapszínű bárca olyan kocsik megjelölésére, amelyek nem felelnek meg a **Rakodási Szabályok** kötelező érvényű előírásainak, ezért azt átrakás vagy rakományigazítás végett ki kell sorozni.

Az RSz-bárca mellett Ks-, Js-, illetve Ü-bárcát is kell a kocsin elhelyezni, ha a rakomány megcsúszása vagy egyéb rakodási hiba miatt a kocsi is megsérült, illetve a kocsi sérülése csak átrakás vagy rakományigazítás után szüntethető meg.

2.4.5. A bárcák eltávolítása

A sérülési bárcákat a javítás befejezése, illetve a hiány pótlása után csak a munkát

átvevő, ezzel megbízott dolgozó távolíthatja el. A sérülési bárcák jogtalan eltávolítását a felelősség megállapítása céljából vizsgálni kell.

A külföldre kilépő saját és idegen kocsikról a belföldön használatos bárcákat a vonatindító állomáson el kell távolítani és a nemzetközi forgalomban használatos bárcákkal kell pótolni.

2.5. Kocsisérülések megállapítása és tárgyalása

2.5.1. A kocsisérülési jegyzőkönyv és a sérülési bárca kiállítása

A 2.5.2. pontban felsorolt esetekben a **11. melléklet** szerinti kocsisérülési jegyzőkönyvet kell felvenni. A kocsisérülési jegyzőkönyv nyilvántartására szolgálati helyenként külön előjegyzési könyvet kell vezetni. A kocsvizsgálat alkalmával a javítási bárcával együtt a **12. melléklet** szerinti sérülési bárcát is ki kell állítani, ha a kocsisérülését idegen fél, szándékos rongálás, kíméletlen kezelés vagy baleset okozta.

A kocsisérülési jegyzőkönyvekre minden évben 001 -gyel kezdődő sorszámot kell írni, amelyen minden esetben fel kell tüntetni a **12. melléklet** szerinti sérülési bárca sorszámát is.

A kocsisérülési jegyzőkönyvet a kocsvizsgáló az **Előjegyzési könyv**-be tett bejegyzések alapján - a **14. melléklet** figyelembevételével - köteles kiállítani. Ha a sérülést nem idegen fél okozta, akkor a **14. melléklet** szerinti közvetlen költséget kell feltüntetni. Amennyiben a sérülés a **14. melléklet** alapján nem azonosítható be, arról járműjavítói vagy kocsijavítói műhelyi kárbecslést kell kérni.

A sérülési bárcát teherkocsiknál mindenkor a kocsisólytartójára, a fővizsgálati jel közelébe kell felragasztani, személykocsiknál pedig a kapcsolószekrényben kell elhelyezni.

2.5.2. Jegyzőkönyvezendő sérülések

Kocsisérülési jegyzőkönyvet a következő esetekben kell felvenni:

- valamennyi idegen fél által okozott sérülésről,
- baleset, kíméletlen ráütkezés, horzsolás, siklás alkalmával keletkezett, továbbá közúti jármű, rakodó berendezés okozta sérülésekről,
- tűzeset vagy erőszakos rongálás miatt keletkezett kárról, hiányokról,
- szándékos károkozásból vagy szolgálati utasítások durva megsértéséből származó kocsisérülésekről,
- feliratozott ingó alkatrészek hiányáról,
- személy- és kalauzkocsikban kifüggesztett leltári jegyzék szerinti tárgy hiányáról,
- jótállás alatt álló vontatott járművek sérüléséről,

- magán- és bérelt kocsik valamennyi sérüléséről és alkatrészhiányáról,
- posta-, háló-, fekvőhelyes-, étkező- és bisztrókocsik valamennyi sérüléséről és alkatrészhiányáról.

Szomszédos vasutaktól átvett sérült kocsikról a kocsisérülési jegyzőkönyvet nem kell felvenni, hanem a nemzetközi forgalomban előírt sérülési bárcát, illetve szükség esetén ténymegállapító jegyzőkönyvet kell megkövetelni.

2.5.3. Idegen felek által okozott kocsisérülések megállapítása

Idegen felek, vagy azok dolgozói által okozott sérülések és hiányok tényét lehetőség szerint a fél jelenlétében kell megállapítani a felek átadási könyvével összhangban. A sérüléseket vagy hiányokat az erről szóló kocsisérülési jegyzőkönyvben kell elismertetni a kár okozójával.

Ha a kárt okozó fél a kocsisérülés megállapításánál nem hajlandó a jegyzőkönyvet aláírni, akkor az állomásfőnökség három példányban átírással készített jegyzőkönyvet köteles felvenni, amelyben a fél álláspontját is rögzíteni kell.

Ebben az esetben a **14. melléklet** szerinti szolgáltatási árat kell figyelembe venni.

A kiállított jegyzőkönyvben fel kell tüntetni a fuvaroztató **SZIR** - ben meghatározott ügyfélszámát, a sérülési bárca számát és a legközelebbi helyreállító műhely km távolságát (üres kocsi esetén a legközelebbi, rakott kocsi esetén a kirakó állomáshoz eső legközelebbi műhely távolságát).

A kocsisérülések és hiányok költségét a kocsit helyreállító kocsijavító műhely vagy járműjavító üzem - a kocsisérülési jegyzőkönyv figyelembevételével a tényleges javításról kiállított - számlája alapján kell megállapítani. A számlát a **Regionális Szolgáltatási Hivatal** (továbbiakban **RSzH**) részére kell megküldeni. Amennyiben a kocsijavító műhelyben vagy a járműjavító üzemben egyéb javítási igény is felmerül, akkor arról elkülönített számlát kell kiállítani.

Kivételt képeznek a sérült idegen kocsik, amelyek helyreállítási, illetve kártérítési költségeit a tulajdonos, illetve a besoroló vasút határozza meg, ezért a kocsisérülési jegyzőkönyvbe helyreállítási költséget nem kell feltüntetni. Ezek jegyzőkönyveit a **GSZI** illetékes divíziójának kell megküldeni.

2.5.4. A kocsisérülési jegyzőkönyvek példányszáma

A kocsisérülési jegyzőkönyvet egy eredeti példányban kell kiállítani. Az eredeti

példányt a kiállító szolgálati hely köteles megőrizni. Másolati példányt kell adni:

- idegenfeles sérülés esetén a kijelölt helyreállító műhely részére a fuvarlevél másolattal együtt, amelyet a kiállított számlához csatolva tovább kell küldeni az **RSZH** -hoz,
- a kárt okozó idegen fél részére,
- baleset esetén a balesetet vizsgáló részére,
- garanciális időn belüli alkatrész sérülés esetén a **GSZI** illetékes divíziója részére,
- idegen magán- és bérelt kocsi esetén a kiállítandó ténymegállapító jegyzőkönyvhöz a áru fuvarozási szolgálat részére, amelyet a **GSZI Teherkocsi Divízió**nak tovább kell küldeni,
- a **MÁV** kocsiparkjába besorozott magán és bérelt kocsik esetén a kiállítandó ténymegállapító jegyzőkönyvhöz, amelyet a javítást végző műhelyhez kell megküldeni,
- postakocsi esetén a posta részére,
- háló-, fekvőhelyes- és étkezőkocsi esetén az üzemeltető vállalat részére.

2.5.5. A kocsisérülések tárgyalása

A kocsisérülési jegyzőkönyvet felülvizsgálat után a műszaki kocsiszolgálat tartozik az állomásfőnökségnek, illetve garanciális kocsik esetén az illetékes járműjavítónak kimutatható módon átadni, illetve megküldeni.

Az átvett kocsisérülési jegyzőkönyveket az állomásfőnökség tárgyalni és intézni köteles. Az elintézett kocsisérülési jegyzőkönyveket a kiállító műszaki kocsiszolgálati helynek kell visszaküldeni.

A vitás kocsisérülési jegyzőkönyveket a **GSZI**-nek kell felterjeszteni, személykocsik esetén a **Személykocsi Divízió**, teherkocsik esetén a **Teherkocsi Divízió** részére.

2.5.6. Eljárás és jutalmazás üzemveszélyes sérülés felfedezése esetén

Üzemveszélyes sérülés felfedezésekor a baleset- és kármegelőzésért járó jutalmazásokról és kifizetés rendjéről szóló utasítás szerint kell eljárni.

2.5.7. Jelentés a rendkívüli eseményekről

Hőnfutás, tengelycsap-, tengely-, abroncs-, tömbkerék- és kerékváz-törés valamint

vonórúd szakadás esetén a helyreállítás szerint illetékes főnökség kocsiszolgálati vezetője 72 órán belül részletes jelentést tartozik felterjeszteni a **GSZI** -nek.

A kocsi sérüléséről kocsisérülési jegyzőkönyvet kell kiállítani. Siklás esetén a kiállított kocsisérülési jegyzőkönyv hátoldalára a tengelygörbeség ellenőrzésének adatait, valamint az ütközőmagasság és távolság értékét, továbbá a futóképessé tétel érdekében végzett javításokat is fel kell tüntetni.

A törött alkatrészt 2 hónapig meg kell őrizni annak érdekében, hogy a **GSZI** illetékes divíziója szükség esetén a mechanikai vizsgálatra vonatkozóan rendelkezhessen.

2.5.8. Súlyosan sérült kocsik bejelentése

Mind a saját, mind az idegen kocsik olyan súlyos sérülését, amely várhatóan csak járműjavító üzemben állítható helyre, a területileg illetékes kocsiszolgálati vezető köteles felülvizsgálni és a sérülések megállapítása után haladéktalanul, de legkésőbb 2 munkanapon belül **GSZI** illetékes divíziója részére a következő adatokat tartalmazó jelentést kell adnia:

- a kocsi pályaszáma,
- a sérülés helye és ideje,
- a sérülés oka és mértéke,
- a kocsi saját tömege,
- a kocsi gyártási éve,
- javaslat a helyreállításra, selejtezésre,
- továbbítási lehetőség.

A bejelentés alapján a **GSZI** értesíti a tulajdonos illetve a besoroló vasutat és annak döntése alapján intézkedik a kocsi további sorsára vonatkozóan, saját kocsi esetén engedélyezi járműjavítói helyreállítását vagy selejtezését.

A nemzetközi forgalomban közlekedő, **L-bárcákkal** átvett és átadott súlyosan sérült saját és idegen kocsikról, valamint forgóvázakról a határállomásokon nyilvántartást kell vezetni.

Súlyosan sérült idegen kocsikat a súlyos sérülés helyén kell kék vagy vörös **L -bár-cával** ellátni a 2.4.4. pont szerint.

2.5.9. Személykocsik kisorozásának távirati jelentése

Azokról a személykocsikról, amelyeket sérülésük miatt valamely állomáson ki kellett sorozni, a kocsit kisorozó állomásfőnökség a műszaki kocsiszolgálat bevonásával

köteles a kocsi telepállomásának forgalmi- és műszaki kocsiszolgálatát, valamint tudomásulvétel céljából a Személyszállítási Szakigazgatóság illetékes divízióját és területi osztályát táviratilag értesíteni. A táviratban közölni kell a kisorozás időpontját, a vonatszámot és a kisorozás okát. A kocsi futóképessé tétele, illetve a hazaküldés iránt a területileg illetékes műszaki kocsiszolgálatnak, illetve forgalmi szolgálatnak kell intézkednie.

2.5.10. Jegyzőkönyvek, jelentések és nyilvántartások megőrzése

A kocsisérülésekre vonatkozó jegyzőkönyveket, jelentéseket, vizsgálati anyagokat, valamint az ezekkel kapcsolatos nyilvántartásokat évenként összegyűjtve öt évig, az egyéb nyilvántartásokat három évig, a fékpróba bárcákat egy évig kell megőrizni.

2.6. Futási engedély

Az alább felsorolt kocsik közforgalmú vonalakon csak **19. melléklet** szerinti "**Futási engedély**" - el közlekedhetnek:

- vágányra visszahelyezett vasútüzemi kocsik a javító műhelyig,
- selejtezett kocsik a bontást végző szolgálati helyig,
- lejárt fővizsgálati határidejű magánkocsik, amennyiben azok nem járműjavító műhelybe kerülnek feladásra,
- futópróbán résztvevő kocsik.

Futási engedélyt a műszaki felülvizsgálat után a kocsivizsgáló csoportvezető vagy megbízása esetén kocsivizsgáló állíthat ki.

A futási engedély adott viszonylatban és adott határidőig, de legfeljebb 30 napig érvényes.

2.7. Futási bizonylat

A vasúti járművek futási bizonylatának kiadási szabályait a **H.6.sz. „Rendkívüli küldemények”** c. **Utasítás** tartalmazza. A bizonylat kiadását megelőző vizsgálat megállapításait, adatait a **18. melléklet** szerinti nyomtatványon kell rögzíteni.

3. A KOCSIK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA

3.1. Általános rendelkezések

3.1.1. Javítási módok

A kocsik állagának megóvása érdekében időszakos vizsgálatokat, karbantartásokat és javításokat, valamint a hiányosságok megszüntetésére szükség szerinti javításokat kell végezni.

Ezek a következők lehetnek:

Időszakos vizsgálatok és javítások teherkocsiknál:

- főjavítás (Fj),
- fővizsgálat (REV),
- részlegvizsgálat (Rv),
- hathavi csapágyvizsgálat (Csv),
- tartály vizsgálat (Tv).

Időszakos vizsgálatok, karbantartások és javítások személykocsiknál:

- főjavítás (Fj),
- fővizsgálat (REV),
- osztott fővizsgálat (K5),
- időszakos karbantartások (K2, K3, K4),
(Villamos motorvonatok kocsijainál V1-V4),
- napi vagy fordulónkénti műszaki vizsgálat (K1),
(Villamos motorvonatok kocsijainál V).

Szükség szerinti javítások személy- és teherkocsiknál:

- járműjavító üzemi futójavítás,
- kocsijavító műhelyi futójavítás,
- kisorozott kocsik állomási vágányokon végzett javítása,
- kisorozás nélkül (vonatban) végzett javítás.

3.1.2. Javítás helye

A javításokat a következő helyeken kell elvégezni:

- Főjavítás Járműjavító üzem,
- Fővizsgálat Járműjavító üzem, kijelölt kocsijavító műhely,
- Részlegvizsgálat Kocsijavító műhely vagy előzetes engedély alapján járműjavító üzem,
- Időszakos karbantartások Kocsijavító műhely, kijelölt karbantartó vágány, személykocsiknál
- Futójavítás Kocsijavító műhely, kijelölt állomási vágány, vagy járműjavító üzem,
- Hathavi csapágyvizsgálat Kocsijavító műhely, kijelölt állomási vágány, vagy járműjavító üzem,
- Tartályvizsgálat Járműjavító üzem,
- Napi műszaki vizsgálat Kijelölt vizsgáló-, állomási vágány. személykocsiknál

A járműjavító üzemek és a kocsijavító műhelyek telephelyét, hívójelét és kódszámát a **16. melléklet** tartalmazza.

A kocsivizsgálók és féklakatosok által végzett javításokat általában a kocsivizsgálat közben vagy közvetlenül utána - lehetőség szerint a kocsi kisorozása nélkül - kell elvégezni.

3.1.3. Rakott kocsik soron kívüli javítása

A rakott kocsikat soron kívül kell megjavítani. Előnyben kell részesíteni az idegen, a magán és a bérelt kocsikat is.

A kocsivizsgáló az előjegyzési könyvbe tett bejegyzéssel köteles a forgalmi szolgálattevőt értesíteni az **ÁVU**-ban meghatározott módon a vonatban nem javítható rakott kocsik javításának vagy átrakásának szükségességéről. Ezt követően köteles a **SZIR**-ben szükséges módosítást elvégez(tet)ni.

Amennyiben a kocsi rakott állapotban nem javítható, az állomási személyzet tartozik az átrakásról időben gondoskodni.

3.1.4. Javításba utalt kocsik tisztítása

A javításba utalt teherkocsikat a műhelybe küldés előtt ki kell takarítani. Szennyezett, tisztítatlan, árumaradványos kocsit a javítóműhelybe beállítani nem szabad!

A megüresedett teherkocsikat műhelybe történő beállítás előtt az állomási személyzet tartozik kisépertetni, valamint a mosást, fertőtlenítést igénylő kocsik javítás előtti tisztítását elvégeztetni. Tisztítatlan kocsikat munkába venni tilos!

A tisztítás nélkül beállított kocsik tisztításának többletköltségét a járműjavító üzem a tisztításért felelős szakszolgálat részére kiszámlázhatja.

A személykocsik tisztítását a javítóműhelybe küldés előtt a "**Vasúti Személykocsik tisztítási utasítása**" szabályozza.

3.1.5. Javításos teherkocsik továbbítása

Időszakos vizsgálatra vagy javításra esedékes teherkocsikat a **SZIR**-beli karbantartottsági állapotuk és a **GSZI** külön rendelkezése alapján járműjavító üzembe vagy kocsijavító műhelybe kell utalni.

Olyan kocsik, amelyek baleset vagy kíméletlen kezelés következtében nagyobb sérülést szenvedtek, futójavításra is járműjavító üzembe utalhatók, ehhez azonban előzőleg meg kell kérni a **GSZI Teherkocsi Divízió** engedélyét.

Kocsijavítói javításra a földrajzilag legközelebbi, illetve az elegytovábbítási rendszerint a legkedvezőbb fekvésű kocsijavító műhelybe kell a kocsikat utalni.

Mindazon sérült kocsikat, amelyek kisorozás nélkül, illetve az állomási vágányokon nem állíthatók helyre, javításra kocsijavító műhelybe kell utalni.

A javítások és vizsgálatok gazdaságos elvégzése, valamint a felesleges beállítások elkerülése érdekében a kocsivizsgálóknak, művezetőknek, illetve a kocsik irányítását végzőknek ismerniük kell a kocsijavító műhelyek felszereltségét, anyag-, illetve alkatrész-ellátottságát, valamint teljesítőképességét.

A kocsik bárcázása során ezekre a körülményekre figyelemmel kell lenni.

3.1.6. Javításos személykocsik továbbítása

A járműjavító üzemi javítást igénylő, valamint az időszakos vizsgálatra esedékes személykocsikat a kijelölt, vagy a telepállomásokon kell összegyűjteni és tárolni. Az illetékes járműjavító üzemmel történt előzetes egyeztetés alapján kell a kocsit vagy kocsicsoportot különmenettel, esetleg alkalmas személy- vagy postavonattal a kijelölt

járműjavító üzembe továbbítani. Ettől eltérni - csak súlyosan sérült vagy jelentős korlátozásokkal továbbítható kocsik esetén - a **GSZI Személykocsi Divízió** engedélye vagy külön rendelkezése alapján szabad.

A kocsikat a telepállomás szerint illetékes gépészeti főnökség megbízottja köteles a járműjavító üzembe kísérni, átadni és a javítást megrendelni.

A személykocsik járműjavító üzemi javításba küldése fuvarlevéllel történik.

A kocsijavító műhelyi javítást igénylő személykocsik javítási helyének kijelölését és a kocsik továbbításának megszervezését a telepállomás szerinti honos gépészeti főnökség végzi.

A meghibásodott vagy rendkívüli tisztítást igénylő kocsikat személy- vagy postavonatba sorozva kell továbbítani lezárva és utolsó kocsiként, amitől indokolt esetben a **GSZI** engedélyével szabad eltérni.

3.1.7. Selejtezett kocsik továbbítása

Selejtezett kocsi a bontást végző szolgálati helyre csak a kiadott kocsirányítási rendelkezés alapján - a **19.melléklet** szerinti "**Futási engedéllyel**", szükség esetén sebességkorlátozással - továbbítható.

3.1.8. Idegen kocsik javítása

Idegen kocsikat a vonatkozó **RIV-, RIC- és PPV -Szabályzat**, illetve a külön-megállapodások előírásai szerint kell javítani.

3.1.9. Magánteherkocsik javítása

A **RIV Szabályzat**, illetve a **MÁV Rt. Árufuvarozási Üzletszabályzata** "Magánkocsik besorolásának kiegészítő feltételei" előírásai szerint minden üres magánkocsit ismét felhasználhatóvá kell tenni, illetve a rakottan feladott magánkocsikat átrakás nélkül kell helyreállítani, amennyiben ez lehetséges.

A sérülések megállapításánál és a javítás elvégzésénél a 6. és a 7. függelék, valamint a besorolási feltételek előírásait be kell tartani.

3.1.10. Súlyosan sérült kocsik műhelybe állítása

A súlyosan sérült kocsi műhelybe állításának módját az illetékes kocsiszolgálati

vezetőnek kell meghatároznia.

Amennyiben az adott állomáson nincs kocsijavító műhely, akkor ugyancsak az ő feladata a továbbítás megengedett sebességének és a vonatbasorozás feltételeinek a meghatározása.

A vonatba nem sorozható súlyosan sérült kocsikat különmenetben, szükség esetén segélyszerelvénnyel kell továbbítani, esetleg másik kocsira kell felrakni, indokolt esetben javaslatot kell tenni a helyszíni selejtezésre.

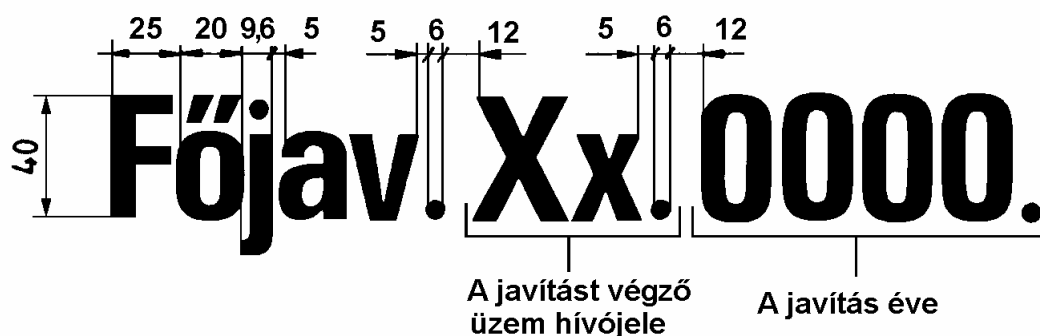
3.2. A kocsik időszakos vizsgálatai és javításai

3.2.1. Vizsgálati határidők

Időszakos vizsgálatra, illetve javításra a kocsikat a **17. melléklet** szerinti - a sorozatokra is meghatározott (**4.-5. függelék**) - határidők, és futásteljesítmények figyelembevételével kell utalni.

3.2.2. Főjavítás

A főjavítást a kocsi esedékes fővizsgálata idején kell elvégezni, a **GSZI** külön rendelete alapján. A főjavítás elvégzését a kocsi homlokfalán az **1. ábra** szerint fel kell iratozni (pl. Főjav. Db. 1998.), melyet a következő fővizsgálatok alkalmával fel kell újítani. Ezzel egyidejűleg a fővizsgálat jelét is fel kell iratozni.

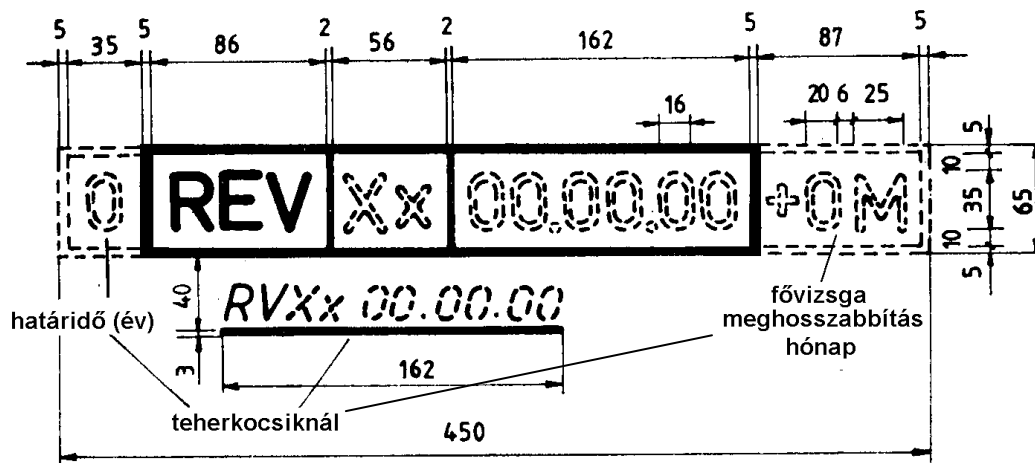


1. ábra

3.2.3. Fővizsgálat

A személy- és a teher, valamint a vasútüzemi kocsik fővizsgálatát a járműjavító üzemekkel kötött vállalkozási szerződés alapján, az előírt esedékesség idején kell elvégezni.

Az elvégzett fővizsgálatot a teherkocsik hossztartójának jobb végén, illetve a személykocsik kocsiszekrényeinek közepén, alul, a műhely hívójelének és a javítás időpontjának feltüntetésével kell feliratozni a **2. ábra** szerinti kivitelben. Ez a felirat a teherkocsik esetében tartalmazza az **5. függelék** szerinti fővizsgálati ciklusidőt is.



2. ábra

A személykocsi következő fővizsgálatának az időpontját a **17a. melléklet** alapján, a **4. függelék**ben található - a kocsisorozatra előírt - határidők figyelembevételével a telepállomás köteles az esedékes időszakos karbantartás idején meghatározni. Az így meghatározott időpontot a **3. ábra** szerinti időszakos karbantartások feliratozására szolgáló táblázat jobb alsó mezőjébe fel kell iratozni. A következő fővizsgálat időpontjára "Fv" jellel és az időpont napjának, hónapjának és évének feliratozásával kell utalni.

Futásteljesítményben mért fővizsgálati ciklusrend esetén az utolsó időszakos karbantartás során kell a fővizsgálat esedékességének dátumát meghatározni. A dátumot úgy kell meghatározni, hogy a járműsorozatra engedélyezett futásteljesítmény 14 nappal történő továbbközlekedés mellett se legyen túllépve.

A fővizsgálat esedékességének feliratozása, ezzel a kocsi közlekedtetőségének behatárolása az utolsó időszakos karbantartást végző műhely felelőssége.

3.2.3.1. A fővizsgálati határidő betartása

A kocsikat általában a fővizsgálati határidő lejárta előtt kellő időben, illetve a 3.1.5.-3.1.6. pontokban foglaltak szerint - **Ks-bárcával** - megjelölve kell a javításra küldeni.

A fővizsgálati határidőt

- teherkocsiknál
 - SS-jelű kocsinál legfeljebb 1 hónap 14 nappal,
 - S-jelű kocsinál legfeljebb 3 hónap 14 nappal,
- személykocsiknál legfeljebb 14 nappal szabad túllépni.

A személy- és teherkocsikra előírt futásteljesítmények értékeinek túrésát a **4. és 5. függelék**ek tartalmazzák.

Ezen határidők után a kocsik csak a **GSZI** külön engedélyében meghatározott feltételekkel közlekedtethetők.

3.2.3.2. A fővizsgálati határidő meghosszabbítása teherkocsiknál

A fővizsgálati határidőt rendkívüli esetekben a **GSZI** engedélye alapján szabad meghosszabbítani. A fővizsgálati határidő meghosszabbítását csak a kijelölt kocsijavító műhelyben vagy járműjavító üzemben szabad elvégezni, a részlegvizsgálatra vonatkozó rendelkezések figyelembevételével, amennyiben a kocsit a vizsgáló műhely további forgalomban tartásra alkalmasnak találta.

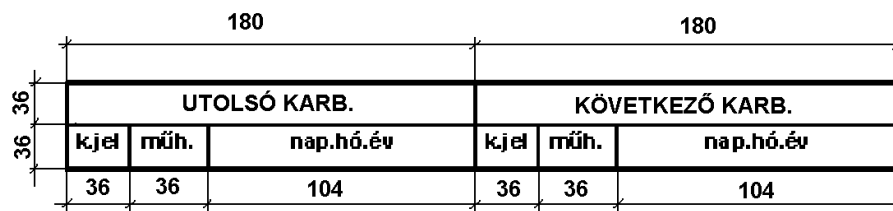
3.2.3.3. A fővizsgálat időpontjának elhalasztása

A teherkocsik fővizsgálati határideje a **17b. melléklet**ben megjelölt fővizsgálati ciklusrend lejárata követően a **GSZI** külön rendelkezése alapján egy alkalommal, legfeljebb 3 évvel, részlegvizsgálat keretében elhalasztható.

Az **5. függelék** szerinti fővizsgálati határidő elhalasztását a fővizsgálat jele előtti számjegy módosításával és a műhely kódszámának beírásával kell feliratozni. Ezzel egyidejűleg alkalmazni kell a részlegvizsgálat jelét is.

A **SZIR**-ben a halasztott fővizsgálat időpontját módosítani kell és adatfelvételi lapot kell kiállítani.

Személykocsiknál a **17a. melléklet**ben és a **4. függelék**ben meghatározott mértékig, egyes járműsorozatoknál a fővizsgálat esedékes időpontja elhalasztható. További járműsorozatokra akkor terjeszthető ki a fővizsgálat elhalasztása, ha a jármű bizonyíthatóan hosszabb ideig nem üzemelt. Ebben az esetben, a fővizsgálat elhalasztását a telepállomásnak kell kérelmeznie. A fővizsgálat elhalasztását csak kijelölt kocsijavító műhelyben, K4-jelű karbantartás keretében szabad elvégezni, amennyiben a kocsit a vizsgáló műhely további üzemeltetésre alkalmasnak találta. Halasztott fővizsga esetén a **3. ábra** szerinti táblázatot egy újabb sorral ki kell egészíteni. Az új sor "Utolsó karbantartás" rovatába az elvégzett K4 karbantartás adatai, míg a "Következő karbantartás" rovatába a halasztott fővizsgálat esedékességének időpontja írandók. A régi adatokat ebben az esetben nem kell sem törölni, sem megújítani.



3. ábra

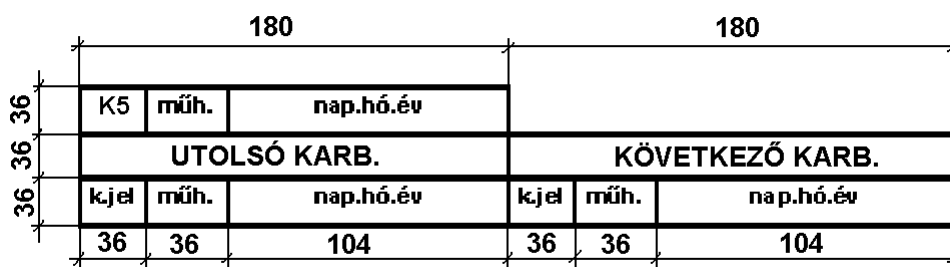
A táblázatot a REV jel mellé a kocsi burkolatlemezére kell felfesteni.

3.2.3.4. Személykocsik osztott fővizsgálata (K5)

Egyes személykocsi sorozatok fővizsgálatának munkái megosztva is végezhető.

A közlekedésbiztonsággal összefüggő (futómű, vonó- és ütközőkészülékek, fékberendezések, stb.) részegységek fővizsgálatát minden esetben járműjavító üzemben kell elvégezni. A belső berendezések, villamos egységek és más közlekedésbiztonsággal közvetlenül nem összefüggő szerkezeti részek vizsgálata és javítása az erre kijelölt kocsijavító műhelyben is végezhető. Az osztott fővizsgálat technológiáját kocsisorozatonként a **GSZI** külön rendeletben szabályozza.

Az ily módon végzett fővizsgálat esetén a REV- jelet a járműjavító üzemben kell feliratozni és azt a következő fővizsgálat időpontjáig nem szabad módosítani. A kocsijavító műhely a munkák elvégzését követően a **4. ábrának** megfelelő, kiegészítő, a K5 szintű karbantartásra utaló feliratot helyez el a kocsira.



4. ábra

3.2.4. Részlegvizsgálat

A teherkocsik, valamint a vasútiüzemi kocsik részlegvizsgálatát a **17. mellékletben** előírt esedékesség idején a kocsijavító műhelyek, illetve a járműjavító üzemek végzik el.

Járműjavító üzembe kizárólag a **GSZI** rendelkezése alapján az esedékesség

idejének megfelelően utalhatók részlegvizsgálatra a kocsik.

Az elvégzett részlegvizsgálatot a teherkocsiknál a kocsi alvázán, illetve burkolatán, a fővizsgálati jel alsó keretvonalá alatt Rv rövidítéssel, a műhely kódjával, és a vizsgálat időpontjával kell feliratozni a **2. ábra** szerint.

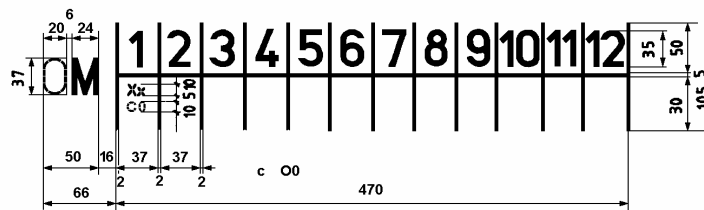
3.2.5. Hathavi csapágyvizsgálat

Siklócsapágyas kocsiknál hathavonként ellenőrizni kell a csapágyazás állapotát és szükség esetén ki kell cserélni annak hibás alkatrészeit.

A kenőolajat a csapágytokokból el kell távolítani és azt friss olajjal kell feltölteni. A csapágyvizsgálatot legkésőbb az esedékesség napján kell elvégezni.

A csapágyvizsgálat megtartását követően a kocsi oldalán e célra felfestett, **5. ábra** szerinti kenési jel megfelelő hónap rovatába be kell írni a vizsgálatot végző műhely kódjait és a vizsgálat napját.

A kenési jelbe írt számokat a következő évben tartott első csapágyvizsgálat alkalmával törölni kell.



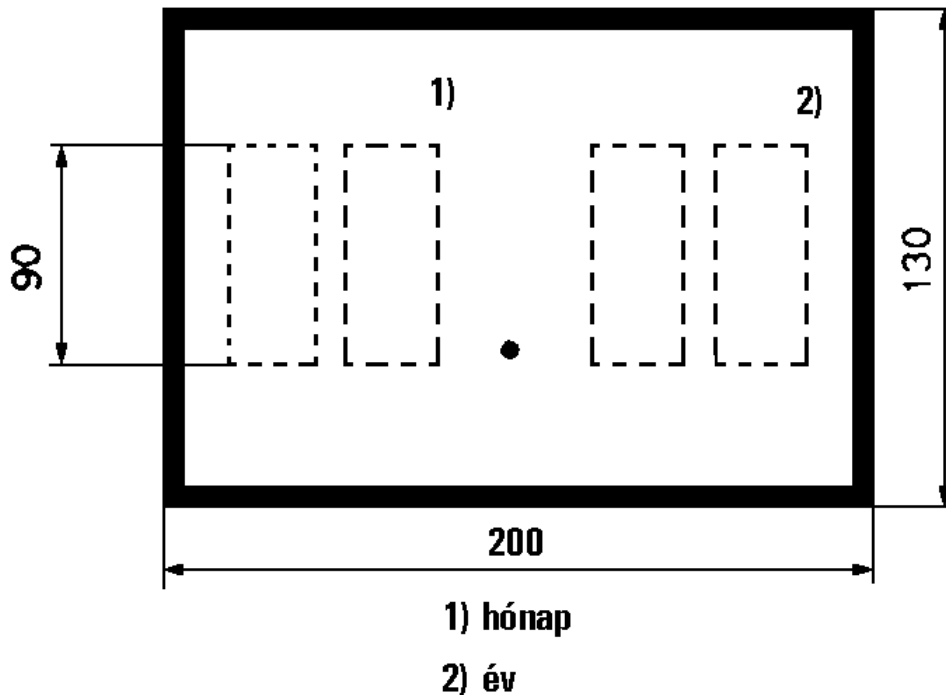
5. ábra.

A fővizsgálatról, vagy csapágycsészés-, illetve kerékpárcseréről kiadott siklócsapágyas kocsik bárcatartóiban "Fővizsgálatból" felirattal és keltezéssel ellátott fehérszínű papírlapot kell elhelyezni. A feliratot 20 mm-es betűkkel kell elkészíteni. A kocsikat a **C. 1. Utasítás** szerint kell kezelni.

2001. január 01. után végzett fővizsgálat alkalmával valamennyi siklócsapágyas kerékpárt gördülőcsapágyasra ki kell cserélni. Kivételt képeznek a "nosztalgia" kocsik.

3.2.6. Tartályvizsgálat

Azoknál a tartálykocsiknál, amelyek a **RID Szabályzat** szerinti veszélyes áruk szállítására alkalmasak, a következő tartályvizsgálat esedékességének dátumát az **6. ábra** szerint kell a tartálypalást jobb végére feliratozni.



6. ábra

3.2.7. Magánkocsik időszakos vizsgálata

Magánkocsik időszakos vizsgálatát a kocsitulajdonos köteles a besorolási feltétel szerint ellenőrizni és elvégeztetni. Ezeknél a kocsiknál is a **17. melléklet** szerint kell az időszakos vizsgálatok és javítások esedékességét megállapítani.

3.2.8. Bérelt kocsik időszakos vizsgálata

A bérelt kocsik időszakos vizsgálatát a **MÁV**-kocsikkal megegyező módon kell végezni. A bérelt kocsikról az átadó szolgálati hely az átadási jegyzőkönyvben köteles pályaszám és időszakos vizsgálati jel szerinti kimutatást készíteni, megjelölve a következő időszakos vizsgálatok és javítások időpontját.

A fővizsgálati jel alapján a szerződést kötő köteles a bérlőt értesíteni az időszakos vizsgálat esedékességéről.

A bérelt kocsit a bérlő köteles fuvarlevéllel feladni a kijelölt járműjavító üzembe, azonban a bérleti időn belül jogosult a kocsi további használatára, ha az közforgalomba nem kerül (pl. tárolás, belső anyagmozgatás).

3.2.9. Belső szállításra szolgáló kocsik időszakos vizsgálata és javítása

A belső szállításra szolgáló kocsik időszakos vizsgálatát, illetve javítását az **Utasítás** nem szabályozza, karbantartását és javítását azt külön megrendelés alapján a járműjavító üzemek és a kocsijavító műhelyek végzik.

A belső szállításra szolgáló kocsik közforgalmú pályán csak rendkívüli küldeményként, a **18. melléklet** szerinti "**Futási bizonylat**"-tal továbbíthatók javító műhelybe.

3.2.10. Személykocsik időszakos karbantartása (K2, K3, K4)

Minden személykocsinál a járműsorozatra érvényes ciklusrend szerint időszakos karbantartásokat kell végezni a kijelölt kocsijavító műhelyben.

Az időszakos karbantartások esedékességének meghatározása, és feliratozása a karbantartást végző gépészeti főnökség feladata.

A K4 jelű karbantartást minden esetben a szerelvényből kisorozással, a járműsorozatra előírt technológia szerint kell végrehajtani. Hasonló feltételek mellett kell elvégezni a K3 jelű karbantartást azoknál a kocsisorozatoknál, amelyeknél annak esedékessége hat hónap. Az így elvégzett karbantartásokat és a következő esedékes karbantartást a **3.ábra** szerinti táblázatba kell feliratozni.

Amennyiben fővizsgálat esedékes, így annak jelét és időpontját kell feliratozni.

(pl.: Fv /Dk/ 26.01.00)

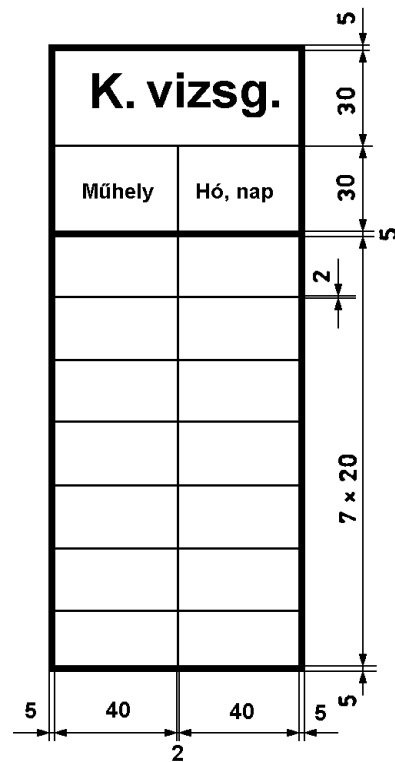
A közlekedtethetőség feltétele minden esetben a táblázat jobb alsó rovatának érvényessége. Kisoroztatás, illetve javításba utalás esetén a kocsvizsgálónak ezt kell figyelembe vennie.

Ezt a határidőt K3 és K4 jelű vizsgálatoknál legfeljebb 10, fővizsgálatnál (Fv) legfeljebb 14 nappal szabad túllépni.

Fővizsgálatot követően a " KÖVETKEZŐ KARBANTARTÁS" rovatot a járműjavító, osztott fővizsgálatot követően a K5 vizsgálatot végző műhely tölti ki.

A K2 karbantartásokat kisorozás nélkül, a szerelvényben kell elvégezni. Ugyancsak a szerelvényben kell elvégezni a K3 karbantartásokat azoknál a járműveknél amelyeknél ennek esedékessége kéthavonta van. A munkákat az előírt technológia szerint, lehetőleg a kocsik telepállomásán, az erre kijelölt vágányon kell elvégezni. A karbantartásra vonatkozó feliratot a kocsi homlokfalán, a baloldali ütköző fölé felfestett **7. ábra** szerinti táblázatba kell feliratozni. K3, K4, K5 karbantartás és fővizsgálat esetén a korábbi feliratokat a táblázatból törölni kell. Az elvégzett K3 vizsgálatot a táblázat első sorába kell feliratozni és megkülönböztetésül a műhely

kódszáma elé, táblázaton kívülre "K3" jel írandó.



7. ábra

3.2.11. Személykocsik napi vizsgálata

A személykocsik és azok berendezései üzemképességének biztosítása érdekében egyes kocsisorozatoknál napi műszaki vizsgálatot (K1) kell végezni. A nemzetközi járatokba sorozott kocsiknál a vizsgálatot fordulónként kell elvégezni. A villamos motorvonat kocsijainál ezt a vizsgálatot (V) 6 üzemnaponként kell elvégezni. A napi vizsgálat tartalmát a **GSZI** külön rendeletben szabályozza.

A személykocsikon végzett napi műszaki vizsgálat elvégzését nem kell a járművekre feliratozni.

3.3. A kocsik szükség szerinti javítása

3.3.1. Futójavítás

A kocsni baleset, kíméletlen kezelés, helytelen rakodás, stb. következtében keletkezett sérüléseinek javítását vagy hibás alkatrészeinek felújítását, cseréjét futójavítás keretében kell elvégezni. Ezzel egyidejűleg felül kell vizsgálni a kocsik egyéb szerkezeti részeinek épségét, működőképességét és amennyiben szükséges, ezek javítását is el kell végezni. A súrlódó alkatrészek kenéséről (Kivétel: a lengéscsillapításra szolgáló felületek !) is gondoskodni kell.

A **MÁV** kocsiparkjába besorozott saját és magán teherkocsi bármilyen jellegű futójavítása esetén a járműjavító üzem, illetve a kocsijavító műhely köteles a kocsni homlokfalán, a bal ütköző felett található **8. ábra** szerinti táblázatba saját kódszámát, a javítás időpontját és a műhelybe állítás elsődleges okának az **14. melléklet** szerinti kódszámát festéssel bejegyezni.

A táblázatot a kocsni fővizsgálata alkalmával kell felfesteni. A betelt táblázatot fel kell újítani.

Futójavítások		
Dátum	Műh.	Hiba

Dimensions: Total width 100 (5+60+40+60+5), total height 20 (5+30+5). Column widths: 60, 40, 60. Row heights: 30, 5. Spacing: 2 between columns, 2 between rows.

8. ábra

3.3.2. Letétbe (tartós tárolásba) helyezés és visszavétel

Az **Árufuvarozási** vagy a **Személyszállítási** és a **Forgalmi** valamint a **Gépészeti Szakigazgatóság** eseti rendelkezésére letétbe helyezhetők mindazok a személy- és teherkocsik, amelyeknek érvényes fővizsgálati határidejük van és időlegesen felhasználás nélkül állnak.

Az őrzött tárolás helyét a tárolást elrendelő rendelkezésben kell meghatározni.

A tárolóhelyre kizárólag az üzemképes kocsikat szabad állítani.

A tárolásba vétel megkezdésekor a kocsi revízió jele közelébe az alábbi feliratot kell felfesteni:

Letétbe helyezve: nap, hó, év, szolgálati hely kódja

Tárolás helye (csak személykocsik esetén):

A tárolás megkezdésekor teherkocsiknál a **SZIR**-ben a kocsi speciális lekötésére vonatkozó módosítást végre kell hajtani.

A letétből a kocsik csak a leállítást elrendelők utasítására vehetők fel.

A személykocsikat a tároló helyről műszaki vizsgálat után a honos vagy a kijelölt kocsijavító műhelybe kell továbbítani és időszakos karbantartás keretében üzemképességüket ellenőrizni.

A következő fővizsgálat új időpontját a tárolásból való visszavétel után a kocsira fel kell festeni.

Teherkocsiknál a letét időtartamáról a visszavevő kocsiszolgálati helynek el kell készítenie a mindenkor érvényes nyilvántartási utasítás szerinti Teherkocsi adatfelvételi lapot, melyet a **GSZI Teherkocsi Divízió** részére meg kell küldeni. A revízió jelet minden esetben módosítani kell a letétre vonatkozó feliratok törlésével egyidejűleg. A kocsiszolgálati hely köteles a **SZIR**-ben ellenőrizni a bevitt adatok helyességét, valamint az adatközlő lapokat két évig megőrizni.

A letétből visszavett teherkocsiknál a fővizsgálati határidő az eredeti járműjavító üzemi fővizsgálathoz viszonyítva max. 8 évig növelhető.

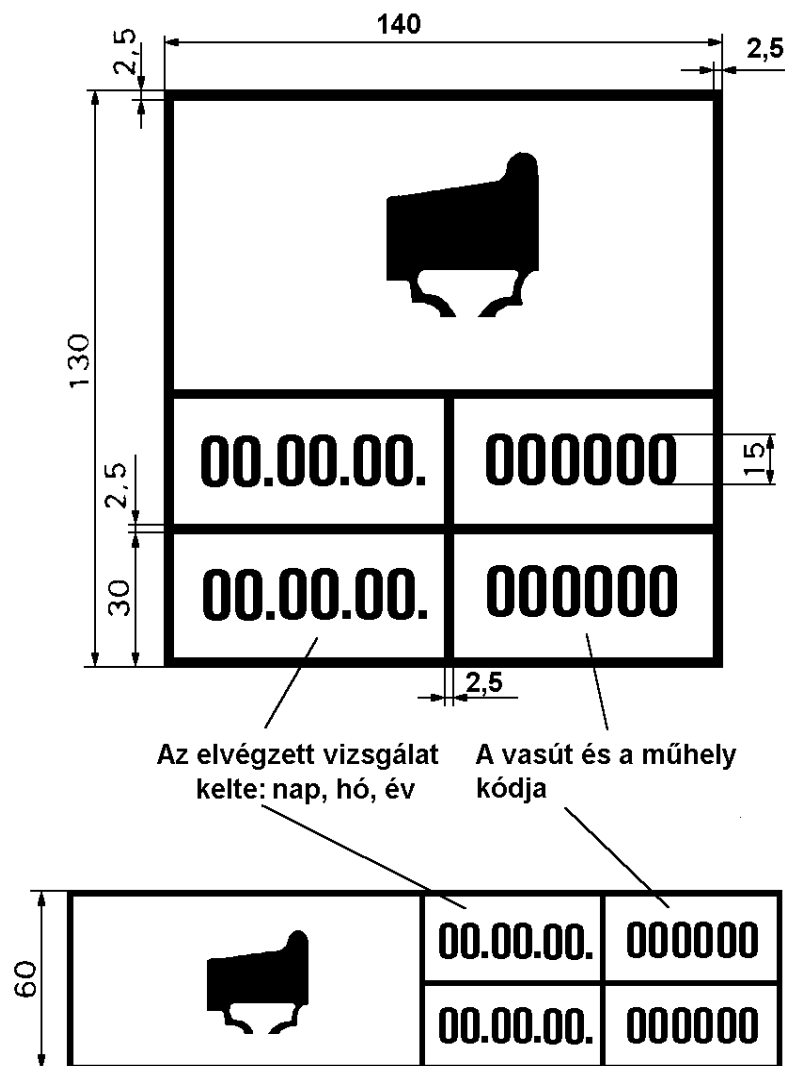
3.3.3. Kerékabroncs vizsgálat és a legnagyobb beköthető kerékátmérő feliratozása

Mind a **MÁV**, mind az idegen cégjelű teherkocsik műhelyi időszakos vizsgálata vagy javítása esetén kerékabroncs vizsgálatot kell tartani. Az eredményesnek minősített vizsgálatot követően a **9. ábra** szerinti kerékabroncs vizsgálati jelet kell feliratozni a hossztartó jobb oldalára, amely tartalmazza az elvégzett utolsó két kerékvizsgálat keltét (nap, hó, év), valamint a vasút és a műhely kódját. Az új adatokat a régi felirat

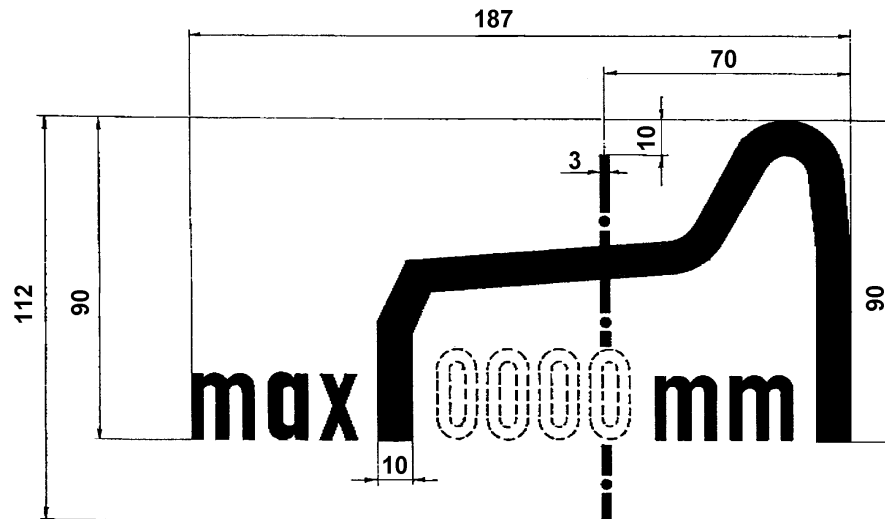
helyére kell beírni.

Ezzel egyidejűleg fehér, hőálló festékekkel fel kell frissíteni az abroncs és a kerékváz külső oldalán, egymástól 90°-ra felfestett négy összejelölő csíkot. Az esetleg meglévő felesleges jelöléseket maradéktalanul el kell távolítani. A csík szélessége 20 mm legyen.

Kerékcseré esetén tekintettel kell lenni a **10. ábra** szerinti jelre, amely az 1000 mm-nél kisebb névleges átmérőjű kerékpárokkal felszerelt teherkocsiknál a legnagyobb beköthető kerékátmérőt adja meg.



9. ábra



10. ábra

3.3.4. Állomási vágányokon végzett javítások

A kocsik vizsgálatával és javításával megbízott műszaki kocsiszolgálati dolgozóknak (kocsivizsgáló, féklakatos, szerelvény-karbantartó), lehetőleg a kocsik kisorozása nélkül kell a vonatban megszüntethető hibákat (pl. csavarpótlás és utánhúzás, féktuskó-, tömlő-, végváltó-csere, belső berendezések, szerelvények javítása, stb.) kijavítani.

A forgalmi vágányokon összeállított vonatokban, vagy egyes kocsikon végzendő javítás megkezdése előtt a munkát vezető vagy végző dolgozó a forgalmi szolgálattevőt írásban köteles értesíteni, aki az előjegyzési könyvben, vagy az **ÁVU**-ban meghatározott más módon engedélyt ad a munkák megkezdésére. A vágány fedezéséről, a "Megállj" jelzők kitűzéséről, a váltók védőállásba állításáról, a tolatásvezető értesítéséről a forgalmi szolgálattevő köteles gondoskodni az **F.1.** és az **F.2. sz. Utasítás**, valamint az **ÁVU** előírásai szerint. A mozdony személyzetet az engedélyt kérőnek kell a végzendő javítás megkezdéséről és a munka befejezéséről értesíteni.

A vonatban végzett javítás befejezéséről a forgalmi szolgálattevőt az **ÁVU**-ban meghatározott módon értesíteni kell.

Amennyiben a vonatnál villamos fűtés, vagy nagyfeszültségű energiaszolgáltatás van, akkor a javítás csak a 4.2.1.2. pont előírásainak betartásával végezhető.

3.4. Rendkívüli intézkedést igénylő javítások

3.4.1. Hőnfutott kocsik helyreállítása

A kocsijavító műhelynek a hőnfutásról kapott értesítés vétele után haladéktalanul járműlakatost kell küldeni a hőnfutott jármű vizsgálatához, esetleg a hőnfutás ideiglenes helyreállításához, illetve a kocsi futóképessé tételéhez.

A végleges helyreállítást minden esetben kerékpárcserével kell elvégezni.

Át kell rakni a kocsit, ha a végleges helyreállítás (pl. megfelelő kerékpár hiánya miatt) hosszabb ideig elhúzódna.

A hőnfutott kocsi vizsgálatát végző járműlakatos, illetve kocsijavító műhely a gördülő csapágyak ágytok fedelét a vizsgálat elvégzése céljából leveheti. Kivételt képeznek a jótállás alatti kerékpárok, amelyek csapágyazása csak a gyártó vagy járműjavító üzem képviselőjének jelenlétében bontható meg. A vizsgálat befejezése után a csapágyház ólomzárait pótolni kell. Ugyanez vonatkozik a hiányzó ólomzárral műhelybe kerülő valamennyi kerékpárra is.

A sérült gördülő-csapágyazás helyreállítását nem szabad kocsijavító műhelyben elvégezni, hanem a komplett kerékpárt járműjavító üzembe kell küldeni.

3.4.2. Siklott kocsik helyreállítása

A siklott saját kocsit kocsijavító műhelyben ismételten meg kell vizsgálni. Ezen felül meg kell mérni az üres kocsi kerék- vagy csapterhelését.

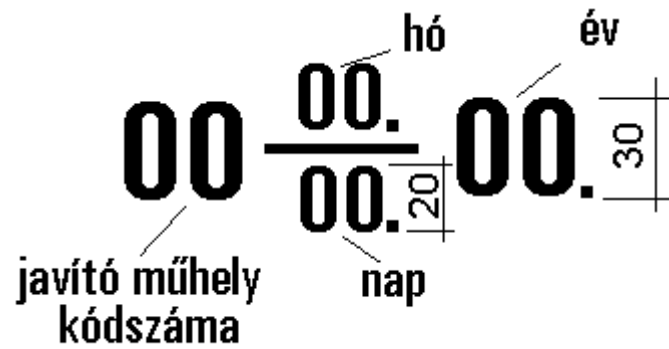
A mérési eredményt az erre a célra rendszeresített mérőlapon kell rögzíteni és igény esetén másolatot kell adni a balesetvizsgálat elősegítése céljából. A mérési eljárást külön utasítás szabályozza.

A javítóműhelyek a "siklott" szövegű bárcával megjelölt kocsikon felül siklottként kell kezeljék azokat a kocsikat is, amelyek sérülései siklásra engednek következtetni, vagy amelyek futó- és hordműve, alváza, illetve forgóváza nagyobb mérvű sérülést szenvedett.

A siklás utáni műhelyi vizsgálat megtartását a **11. ábra** szerinti jellel, a kocsi mindkét oldalán, a siklott kerékpár mellett a bal oldali ágyvezetéken, illetve a forgóvázon a helyreállító műhely kódszámával és dátummal, fehér festékkel kell feliratozni. Kerékpárcsere esetén a feliratot be kell keretezni.

Siklott személykocsik csak eredményes futópróba után adhatók forgalomba.

A siklott idegen kocsikat a **RIV-**, illetve a **RIC-**, **PPV - Szabályzat** előírásai szerint kell kezelni.



11. ábra

3.5. Veszélyes áruval rakott kocsik műhelybe állítása

Az "A" és "B" tűzveszélyességi osztályba sorolt tűz- és robbanásveszélyes, valamint a maró-, a mérgező vagy az egyéb egészségkárosító anyaggal rakott-, vagy üres, de tisztítatlan kocsikat, konténereket, rakományegységeket, stb. a következő előírások betartása esetén szabad javítani:

- A veszélyes áruval rakott tartálykocsik és tartálykonténerek tartályain és szerelvényein javítást csak az arra kiképzett és vizsgát tett dolgozó - általában a **Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat (VVESZ)**, illetve a **Vasúti Vegyi Elhárító Kirendeltség (VVEK)** tagja - végezhet az **2. függelékben** - "**Utasítás a VVESZ ellátására**" - meghatározott feltételek betartása mellett.
- A tartály- vagy szerelvényeinek javíthatatlansága esetén a rakomány átfajtására kell intézkedni.
- A kocsik futó- és hordművén, továbbá egyéb alkatrészein elvégezhető minden olyan javítás vagy alkatrészcsere, amely nem igényli hegesztő-berendezés, vagy nyílt láng használatát, - amennyiben a tartály és szerelvényei tömörek, veszélyes töltettel vagy más egészségkárosító anyaggal külsőleg nem szennyezettek. Ehhez a kocsikat a kocsijavító műhelyek nyitott területén lévő vágányra kell állítani.
- A kocsikat műhelycsarnokba állítani csak abban az esetben szabad, ha folyamatos légcserével a légtér szennyezettségének határértéke (MAK érték, alsó robbanási határkoncentráció alatt tartása) biztosítható.
- Műhelycsarnokba állított kocsi javítását megkezdeni csak a **VVESZ**, vagy a **VVEK** ügyeletes vezetőjének felügyelete mellett szabad.
- Veszélyes anyaggal rakott kocsi műhelycsarnokba állítása esetén egyéb kocsikon javítást végezni tilos !
- Az "A" és "B" tűzveszélyességi osztályba sorolt tűz- és robbanásveszélyes áruval rakott kocsik emelése esetén a helyi tűzvédelmi vezető és a vállalati tűzoltóság legalább 4 fős készenlétének riasztását kell kérni.

A javítás befejezése után gondoskodni kell a kocsi azonnali kihúzásáról.

3.6. Hiányzó alkatrészek, kocsitartozékok

A járműjavító üzemekbe küldendő kocsikról alkatrészeket leszerelni nem szabad. A hiányzó alkatrészek pótlását a honos, vagy bizonyíthatóan a hiányt okozó szolgálati hely költségére kell elvégezni.

3.7. Pótalkatrész ellátás

3.7.1. Pótalkatrész ellátás saját kocsikhoz

Saját kocsik helyreállításához - amennyiben a kocsit csak alkatrészcserevel lehet üzemképesé tenni - a javítást végző műhelynek a kijelölt raktárból kell az alkatrészt igényelni, illetve vételezni.

Saját teherkocsik idegen kerékpárokkal történő hazatérése és kirakása után a legelső erre alkalmas kocsijavító műhelyben (**RIV** 17. pont) az idegen kerékpárokat **MÁV** kerékpárokra kell kicserélni. Az ütközőket csak a fővizsgálat alkalmával kell kicserélni.

A kicserélt idegen alkatrészeket a **7. függelék** szerint kell a tulajdonos vasútra visszaküldeni.

3.7.2. Pótalkatrész ellátás a MÁV kocsiparkjába besorozott magánkocsiknál

A **MÁV** kocsiparkjába besorozott magánkocsik javításához a tulajdonos kijelölt pótalkatrész raktárától kell megkérni a javításhoz szükséges alkatrészt. Ha a pótalkatrész raktár címe nem ismert vagy a javításhoz nincs alkatrész, akkor a tulajdonos rendelkezését kell kérni.

Az idegen alkatrészekkel hazatérő magánkocsikat a **MÁV**-kocsikkal azonos módon kell kezelni, azonban tekintettel kell lenni a besorolási feltételekre is.

3.7.3. Pótalkatrész ellátás idegen kocsiknál

Idegen kocsik pótalkatrész ellátásáról a **RIV-Szabályzat** 17. és 24.5 pontja, illetve a **RIC- Szabályzat** 18. pontja szerint kell gondoskodni.

3.7.4. Elkallódott alkatrészek gyűjtése

A kocsiról leszakadt, vagy elválasztott ingó alkatrészeket a körzethatár szerinti műszaki kocsiszolgálat részére kell megküldeni.

Az idegen kocsik elkallódott ingó alkatrészeit a műszaki kocsiszolgálat havonként köteles a **7. függelék** szerint a Nemzetközi Raktár címére feladni.

Az elküldésről nyilvántartást kell vezetni.

3.8. A megjavított kocsik ellenőrzése

3.8.1. A műhely önellenőrző tevékenysége

A kocsijavító műhelyek a javítás alatt lévő kocsikon munkafolyamatba épített ellenőrzést, a megjavított kocsikon pedig végső minőségellenőrzést kötelesek tartani. Az ellenőrzésnek ki kell terjednie valamennyi alkatrészre és részegységre, valamint mindazon jellemzők vizsgálatára, amelyet a javításra vonatkozó szabvány előírt, függetlenül attól, hogy azokat javították vagy sem.

A munkafolyamatba épített és a javítást követő minőségellenőrzés megszervezéséért a munkát irányító művezető felelős. Az elvégzett munka minőségét a javításról készült munkafelvételi lap aláírásával köteles igazolni.

3.8.2. A kocsik végátvétele

A megjavított kocsiknál végátvételt kell tartani.

A végátvételnél a kocsi mindazon jellemzőjét meg kell vizsgálni, amely üzemképesség feltétele. Az átvétel terjedjen ki valamennyi szerkezeti részre.

Az előírásoknak meg nem felelő kocsikat a kocsijavító műhelyből vagy járműjavító üzemből kiadni nem szabad.

A teherkocsiknál a **SZIR** -ben teljes körű alapadat ellenőrzést, szükség esetén módosítást kell végezni. Adatváltáskor "Teherkocsi adatfelvételi" lapot kell kiállítani, amit a **GSZI Teherkocsi Divízió** részére legkésőbb 10 napon belül meg kell küldeni.

A végátvételt érvényes kocsivizsgálói szakvizsgálóval rendelkező átvevőnek kell végeznie, aki a

- kocsijavító műhelyben a kocsiszolgálati művezető vagy az általa megbízott dolgozó,
- járműjavító üzemben a **GSZI** kirendelt átvevője.

A személykocsik járműjavító üzemi végellenőrzésén vegyen részt a telepállomás, részlegvezetője vagy megbízottja.

A különcélú kocsik javítás utáni végellenőrzésén az illetékes gépészeti főnökség vezetője minden esetben köteles részt venni.

Egyes külön utasításban meghatározott kocsitípusoknál a javítást sikeres

futópróbával kell befejezni.

3.9. Felelősség az új és a megjavított kocsikért

3.9.1. Új gyártású kocsik garanciája

A gyártómű a kocsikért garanciális felelősséget vállal. Ennek terjedelmét és idejét a megrendelésre vonatkozó szerződés rögzíti. Az általános jótállás határidejét a kocsi homlokfalán a **12. ábra** szerint tüntetik fel.

A garanciális idő alatt előforduló, gyártási hibára visszavezethető, valamint a kocsi állapotát lényegesen befolyásoló sérüléseket a **GSZI** -nek a javítás megkezdése előtt jelenteni kell. A javítást minden esetben csak a **GSZI** engedélyével és utasításai szerint szabad végezni.



12. ábra

3.9.2. A járműjavító üzem felelőssége

A végzett munka minőségéért a járműjavító üzem anyagilag felelős, ezért a garanciális kötelezettség alá eső meghibásodáskor az érintett járműjavító üzemet a garanciális vizsgálat időpontjáról táviratilag értesíteni kell.

A helyszínen vizsgálni kell az üzemképtelenség okát, a helyreállítás módját és helyét. A vizsgálathoz a **GSZI** megbízottját is meg kell hívni, azonban távolmaradása a vizsgálatot nem hiúsíthatja meg.

A vizsgálat alkalmával jegyzőkönyvi megállapodást kell kötni arra az esetre, ha a javítást nem a járműjavító üzemben végzik. Kocsijavító műhelyben elvégezhető kisebb javításokra a járműjavító üzem megrendelést köteles adni.

3.9.3. A kocsijavító műhely felelőssége

A kocsijavító műhely felelős az általa elvégzett javítási munkáért és vizsgálatokért. A

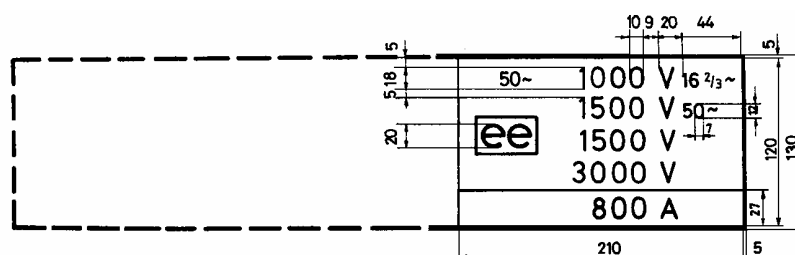
felelősség kiterjed az elvégzett munkálatok szakszerűségére és a javításnál felhasznált anyagokra is.

4. A kocsik fűtése-hűtése, légtisztítása, világítása és egyéb villamos berendezései

4.1. Energiaellátás

4.1.1. Központi energiaellátás

Ha a vonatban központi energiaellátást igénylő - a **13. ábra** szerinti **"ee"** jellel megjelölt (pl. légkondicionált) kocsi van, akkor az energiát a villamos fűtési fővezetékéről kell biztosítani. A szükséges megszakítások időtartamát a lehető legrövidebbre kell korlátozni.



13. ábra

Azoknál a vonatoknál, amelyekben **"(p)"**, **"p(")** vagy **"(WC)"** jellel ellátott kocsik vannak, a forduló állomásokon való leállításkor, vagy valamilyen kezeléskor a következő táblázatban megadott kapcsolatok megléte szükséges.

Tevékenység	Villamos fővezeték	Főlégtartály vezeték (bar)	Légfék fővezeték (bar)
Tisztítás			
belső tisztítás	x	≥ 6 ¹⁾	5 ¹⁾
WC tisztítás	x	≥ 6	5 ¹⁾
Kocsirendezés			
2 órán belül	-	-	5
2 órán túl	-	≥ 6	5
Leállítás			
2 órán belül	-	-	-
2 órán túl	-	≥ 6 ¹⁾	5 ¹⁾
üzemkész	x	≥ 6	5
előtemperált	x	≥ 6	-
fagymentes	x	≥ 6	-
vízleeresztés zárt WC-nél	x	≥ 6	-
Fékpróba			
Mágneses sínféknél	x	≥ 7,5	5

1) csak az ajtók nyitásához, ha a főlégtartály vezeték több mint 2 óra hosszát nem volt összekapcsolva.

4.1.2. Egyedi energiaellátás

Az egyedi energiaellátó berendezésnél a kocsi világítási energia szükségletét akkumulátortelep, illetve menetközben a kerékpártengelyről hajtott áramfejlesztő biztosítja.

Az érkező személyszállító vonatok kocsijainál minden érkezés után a telepállomáson meg kell vizsgálni a világítási berendezéseket. A vizsgálat terjedjen ki az áramfejlesztők, a hajtóművek az átalakítók, a szabályzók, az akkumulátortelemek és a biztosítók állapotára. A lemerült akkumulátorokat fel kell tölteni, vagy feltöltött telepekkel kell kicserélni.

Ellenőrzés után a világítást ki kell kapcsolni.

A vizsgálatokat villamos szakembernek, ennek hiányában kocsvizsgálónak kell végezni.

Ha az állomáson ilyen vizsgálatokat nem végeznek, akkor a világítási berendezést a vonatkísérő személyzet köteles kikapcsolni.

4.2. Fűtés - hűtés

4.2.1. Általános rendelkezések

4.2.1.1. Villamos fővezetési kapcsolatok kezelése

A villamos fővezetési kapcsolatokat csak feszültségmentes állapotban szabad össze- vagy szétkapcsolni. Villamos fővezetési összekapcsolni vagy szétcsúszni az óvórendszabályok ismerete és betartása nélkül nem szabad. Az óvórendszabályokból az érdekelteket kimutathatóan oktatni kell. A kulccsal zárt fővezetési kapcsolatokat (kapcsolati doboz, vakdoboz, vagy mindkettő) az ezekhez rendszeresített egységes kulccsal kell kinyitni. A kapcsolatok zárása a **MÁV** -nál nem kötelező. A lengőkábelen lévő dugaszolót a kapcsolódobozba való behelyezése után a rögzítő fogantyú karjának lenyomásával rögzíteni kell, majd a kapcsolódoboz fedelének lehajtásával is biztosítani kell a kapcsolatot szétcsúszása ellen. Két jármű között lévő villamos fővezetési kapcsolatok közül csak az egyiket szabad összekapcsolni, kivétel az MD motorvonat, amelynél kettős kapcsolatot kell kialakítani. A másik kapcsolódoboz fedelét be kell csukni és a csatlakozódugaszt a vakdobozban kell rögzíteni. A lengőkábelnek használaton kívül a vakdobozban kell lennie. A lengőkábel lépcsőre, kapaszkodó fogantyúra stb. történő felakasztása még ideiglenesen sem engedhető meg! Ha a vonatba a **13. ábra** szerinti feliratú energiaellátást igénylő kocsik vannak besorozva, akkor a villamos fővezetést állandóan feszültség alatt kell tartani (lásd. 4.1. pontot). Erről a vonatot felvevő dolgozónak kell meggyőződni és a mozdonyvezetőt a fővezeték feszültség alá helyezésére figyelmeztetni.

4.2.1.2. Óvórendszabályok a villamos fűtéshez - hűtéshez

Minden személyszállító vonatban a villamos fővezetést egész éven át feszültség alatt levőnek kell tekinteni. Kivétel ez alól, ha a vonatot gőzmozdony továbbítja és a szerelvényben nincs villamos fűtőkocsi, valamint a külső villamos energiaellátás lehetősége is kizárt. Villamos energiaellátás alatt álló szerelvényeknél a vonatvizsgálat és a fékpróba megtartható, a kocsik között vagy alatt végzendő bármilyen javítás (tömlő-, tömítőgyűrű csere, fékállítás, stb.) esetén azonban

feszültségmentesítést kell kérni. A kocsik nedves tisztítása közben - a légfűtéses és légkondicionált kocsik kivételével - a villamos fűtést üzemeltetni nem szabad. A víztöltés idején a villamos fővezeték nem lehet feszültség alatt.

Nem szabad munkát végezni a kocsik nem villamos kapcsolati berendezésein (légvezeték, csavarkapocs, átjáró, stb.) addig, amíg a villamos fővezeték feszültségmentesítése meg nem történt.

A villamos fővezeték kapcsolatait össze-, illetve szétkapcsolni, biztosítót cserélni, fűtőtesten, kapcsolón, vezetéken javítást végezni csak akkor szabad, ha a feszültségmentesítés megtörtént, vagyis:

- a mozdonyvezető, a villamos fűtőkocsi-kezelő a villamos energiaellátást, szolgáltató járművön levő, pályaszámmal azonosított fűtési reteszkulcsot, illetve ennek hibás működése esetén a vezetőasztal reteszkulcsát a munkálatokat vezető, vagy végrehajtó dolgozónak átadta, vagy
- a mozdonyvezető, villamos fűtőkocsi-kezelő vagy a helyhez kötött energiahálózat kezelő feszültségmentesítést bizonyító írásos engedélyt állít ki és azt sajátkezű aláírásával ellátva átadja a munkálatokat vezető, vagy végző dolgozónak. E célra a **20. melléklet 1.ábra** szerinti - szükség esetén kétnyelvű - **„Engedély”** -t kell használni. Az engedélyt olyan esetben kell kiállítani, ha az azonosítható reteszkulcs nincs vagy meghibásodás miatt nem vehető ki a reteszből. **„Engedély”** nyomtatvány-tömbbel el kell látni minden villamosmozdonyt, villamos fűtőkocsit és a helyhezkötött energiahálózat kezelőjét.
- amennyiben az előző két bekezdés egyik feltétele sem teljesíthető, akkor a mozdonyvezető, illetve a villamos fűtőkocsi kezelője köteles a mozdony, illetve a villamos fűtőkocsi közötti villamos fővezeték csatlakoztatását szétválasztani.
- a helyhez kötött villamos energiahálózat csatlakozószerelvényét a dolgozó reteszelte és a reteszkulcsot magához vette.

Ha a vonatban a villamos fővezeték táplálására alkalmas több vontatójármű, illetve villamos fűtőkocsi van, akkor a reteszkulcsot mindegyik mozdonyvezető, ill. villamos fűtőkocsi-kezelő át kell hogy adja a vonatfűtési szerelőnek.

Az engedélyt valamennyi érdekelt mozdonyvezetővel, villamos fűtőkocsi-kezelővel alá kell íratni.

Ha a vonat vezérlőkocsival, hátul működő mozdonnyal közlekedik, a vezetőasztal reteszkulcsot, engedélyt a mozdonyvezető szolgáltatja ki.

Tekintettel arra, hogy az MD motorvonatoknál az energiaellátás vezérlőkocsiról

történik, a reteszkulcsot az ott tartózkodó vontatási dolgozó, vagy ha azon nincs beosztott dolgozó, akkor a mozdonyvezető köteles átadni.

A reteszkulcsot, vagy az írásos engedélyt csak az összes munkák teljes befejezése után szabad a mozdonyvezetőnek, villamos fűtőkocsi-kezelőjének visszaadni. A visszaadás előtt az engedélyen a munkák befejezését aláírással kell igazolni. A reteszkulcs, vagy az engedély visszaadása után a villamos fővezetéket feszültség alatt állónak kell tekinteni.

Minden olyan esetben, amikor az átadott reteszkulcs, vagy engedély alapján egyidejűleg többen végeznek a szerelvényen, vagy annak különféle kapcsolati berendezésein munkálatokat, az óvórendszabályok szempontjából mindig az a személy tekintendő a munkálatok vezetőjének, aki a reteszkulcsot, vagy az engedélyt a mozdonyvezetőtől, vagy az villamos vonatfűtőkocsi-kezelőtől megkapta. A munkálatok vezetője lehetőleg villamos vonatfűtés szerelő legyen. A feszültségmentesítést a villamos vonatfűtési szerelőn (vagy reteszkulcs, ill. engedély birtokában levő személyen) keresztül névaláírással kell kérni. Erre a célra a **20. melléklet 2. ábra** szerinti könyvet kell rendszeresíteni.

A reteszkulcsot, vagy az engedélyt csak akkor szabad a mozdonyvezetőnek, villamos fűtőkocsi-kezelőjének visszaadni, ha mindazok, akik feszültségmentesítést kértek, újabb névaláírással igazolják, hogy a munkájukat befejezték és részükről a feszültség alá helyezésnek akadályja nincs.

Villamos baleseteknél az **E.101. sz. Utasításban** foglaltak szerint kell eljárni.

4.2.1.3. A fűtési idény tartama

A személykocsikat mindenkor fűteni kell, ha ezt a külső hőmérséklet szükségessé teszi, ezért a fűtőberendezéseknek egész évben üzemképes állapotban kell lenniük. A vonat kiinduló állomásról történő indulásánál és közlekedésének egész tartama alatt minden kocsiban legalább 20°C belső hőmérsékletnek kell lenni. Ez vonatkozik az útközben besorozott kocsikra is.

4.2.2. Szellőzés

A szellőztető vagy levegő visszahűtő berendezéssel felszerelt személykocsiknál, amennyiben az utastér hőmérséklete eléri, vagy meghaladja a 23°C-t a szellőztető berendezést indulás előtt 30 perccel be kell kapcsolni, amennyiben az nem automatikus működésű. Ezekon a kocsikon a fűtési kapcsoló táblát a **14. ábra**

szerinti jelöléssel látják el.



14. ábra

4.2.3. Klimatizálás

A klímaberendezéssel ellátott személykocsiknál a belső hőmérséklet szabályozása teljesen automatikus. Ezekon a kocsikon a fűtési kapcsolótáblát a **15. ábra** szerinti jelöléssel látják el.



15. ábra

4.2.4. Vonatok előfűtése, előhűtése

4.2.4.1. Általános rendelkezések

Az előfűtés-előhűtés alatt az ajtókat, ablakokat be kell csukni. A kocsiajtók zárvatartásáért, az előfűtésért-előhűtésért felelős dolgozó, a vonathál jelentkezés után a jegyvizsgáló felelős. A túlfűtést-túlhűtést meg kell előzni.

Az előfűtési-előhűtési technológia betartásáért mind a gépészeti, mind a forgalmi szolgálat felelős. Nagyforgalmú állomásokon az előfűtés-előhűtéshez fűtési szak-, illetve segéd munkásokat kell kirendelni a kocsi vizsgálók mellé. Egyéb állomásokon az előfűtést, előhűtést a kocsi vizsgálók kötelesek végrehajtani.

Olyan állomásokon, ahol műszaki kocsi szolgálati dolgozó nincs, az előfűtés-

előhűtésért a mozdonyvezető és a forgalmi szolgálattevő a felelős.

Az előírás szerű előfűtés-előhűtés végrehajtásában, a fűtési kapcsolók kezelésében a vonatkísérő személyzet a vonaton történt jelentkezésétől köteles részt venni.

Az előfűtés-előhűtés ideje alatt a berendezések folyamatos működését a felelős dolgozónak figyelemmel kell kísérnie, rendellenesség esetén azonnal intézkednie kell.

A vonatkísérő személyzet oktatását a gépészeti szakszolgálat tartja, megszervezéséért a forgalmi szakszolgálat felelős.

4.2.4.2. Előfűtési, előhűtési terv

Minden személyszállító vonat induló állomásán a gépészeti és a forgalmi szolgálat közösen, a menetrend életbelépése előtt, tervet köteles készíteni, amely minden egyes vonatra a külső hőmérséklettől függően megállapítja az előfűtés-előhűtéshez szükséges időket, az előfűtés, illetve az előhűtés kezdetét és kijelöli azt a vágányt, amelyre e célból a vonatot állítani kell.

A kiegészítésként felvételre kerülő kocsik előfűtését-előhűtését is meg kell tervezni.

Az előfűtési-előhűtési tervet a **GSZI Területi Gépészeti Osztály** hagyja jóvá.

4.2.4.3. Az előfűtés-előhűtés

A kocsik előfűtésének-előhűtésének időtartamát a külső hőmérséklettől függően az alábbi táblázat tartalmazza:

Külső hőmérséklet °C	Gőzfűtés esetén	Konvekciós villamos fűtés	Klímaaber., légfűtés esetén	Olajfűtés esetén	Kályhafűtés esetén
+ 23 felett	-	-	30 perc	-	-
+ 6 felett	30 perc	40 perc	40 perc	20 perc	60 perc
+ 6 - 0	45 perc	60 perc	60 perc	30 perc	60 perc
- 1 - - 8	60 perc	90 perc	70 perc	40 perc	120 perc
- 9 - -15	90 perc	120 perc	80 perc	60 perc	120 perc
- 15 alatt	120 perc	180 perc	90 perc	80 perc	120 perc

Amennyiben az előfűtés-előhűtés helyhez kötött energiahálózatról történik, akkor azt az átálláshoz szükséges technológiai idővel korábban kell megkezdeni.

4.2.4.4. Előfűtés gőzzel

Gőzfűtés esetén, ha az állomáson nincs kocsivizsgáló, a forgalmi szolgálattevőnek vagy a jegyvizsgálónak kell meggyőződnie arról, hogy a kocsiknál a gőzfűtési kapcsolat össze van rakva, illetve a gőz a vonat fővezetékén áthaladt. Gőzáthaladás nélkül vonatot indítani nem szabad. Gőzzel történő előfűtésnél legelőször a fővezetéken kell a gőzt átbocsátani. Ilyenkor a gőzfűtési főváltók "hideg" állásban, a zárváltók nyitott állásban legyenek.

Az előfűtési időszak alatt a gőz betáplálástól számított utolsó kocsi zárváltóját - a külső hőmérséklettől függő mértékben - nyitva kell hagyni. Közvetlen indulás előtt 0°C -nál nagyobb külső hőmérséklet felett teljesen el kell zárni, alacsonyabb hőmérséklet esetén kis nyílással kifúvást kell biztosítani, ezzel a kondenzvíz eltávolítását lehetővé kell tenni. A gőzáthaladás után a gőzforrástól legtávolabb levő kocsitól kezdve a fő- és szakaszváltókat "meleg"-re kell állítani. A nyomás alatti vezetéseken, azok alkatrészein, valamint a kapcsolatokon a munkákat óvatosan, körültekintéssel, szakszerűen kell végezni, hogy leforrázás ne forduljon elő.

4.2.4.5. Villamos előfűtés-előhűtés

A villamos fűtéssel-hűtéssel közlekedő személyszállító vonatokat elsősorban helyhez kötött energiahálózatról kell előfűteni-előhűteni. Ha a hálózatról az előfűtés-hűtés nem biztosítható, akkor azt mozdonyról, illetve villamos fűtőkocsiról kell végrehajtani.

Ha a villamos előfűtésre nincs lehetőség, a akkor vonatokat a mozdony rájárásáig gőzzel kell előfűteni. A villamos fűtést ilyen esetben csak az előfűtés befejezése és a gőzfűtési fővezeték levegővel történő kifúvatása után szabad bekapcsolni. Ilyenkor, ennek időtartamával növelni kell az előfűtés idejét.

A helyhez kötött villamos energiahálózat kapcsolását, kezelését a helyi végrehajtási utasítások szerint kell végezni. Csak az óvórendszabályok, illetve az előfűtő berendezés kezelésére vonatkozó munkavédelmi előírások betartásával szabad bármilyen munkát végezni a szerelvényen.

A helyhez kötött villamos energiahálózatról való előfűtés megkezdése előtt a szerelvény elején és végén az **F.1. jelzési utasításban** pontjában meghatározott módon "A SZERELVÉNY VILLAMOS ELŐFŰTÉS ALATT ÁLL!" figyelmeztető tárcsát kell elhelyezni. A tárcsát csak az előfűtés-előhűtés befejezése, és a csatlakozások feszültségmentesítése után szabad eltávolítani. A fűtőáram bekapcsolása után az

előfűtésért felelős személy köteles meggyőződni a villamos fűtési főkapcsolók és szakaszkapcsolók bekapcsolt helyzetéről. Az előfűtés-előhűtésről végrehajtásáról feljegyzést kell készíteni, amelyben rögzíteni kell az előfűtés kezdeti és befejezési időpontot és az áramfelvétel nagyságát.

4.2.4.6. Egyedi fűtési berendezésű kocsik előfűtése

A csak egyedi fűtőberendezésű kocsiknál a kijelölt dolgozó végzi az előfűtést. Kályhafűtésnél, az előfűtés idejére külön személyt kell biztosítani. A vonatszemélyzet jelentkezési ideje után az ő kötelességük az egyedi kályhák felügyelete, táplálása. Az egyedi fűtőberendezések tüzelőanyag ellátását és vételezését az előfűtést végző állomás **ÁVU** -jában kell rögzíteni.

4.2.4.7. Előfűtés olajtüzeléssel

Az olajfűtő készülékkel felszerelt kocsik fűtőberendezését lehetőleg műszaki dolgozó kezelje. Ahol ez nem lehetséges, ott az állomási és a vonatszemélyzetet kell kiképezni a berendezés kezelésére. Közlekedő kocsiknál a fűtőberendezés üzemeltetése a vonatkísérő személyzet feladata. Amennyiben az előfűtés ideje meghaladja a 30 percet, az akkumulátorok kímélése érdekében gondoskodni kell a kocsik külső energiaellátásáról.

4.2.4.8. Teendők az előfűtés-előhűtés hiányosságai esetén

Az előfűtés-előhűtéssel kapcsolatos problémát a felelős dolgozó haladéktalanul köteles jelenteni a forgalmi szolgálattevőnek. Ha a kocsiban egy vagy több szakasz nem fűthető vagy nem hűthető és az észlelt hiba az indulás idejére nem állítható helyre, akkor a szakaszt le kell zárni és **Y-bárcával** meg kell jelölni. Az ilyen kocsit, továbbá azt, amelynél a folyosófűtés nem működik, **Ks-bárcával** kell ellátni, és a kocsik telepállomásra történő visszaérkezése után a javításáról gondoskodni kell. Amennyiben a kocsik fűtési- hűtési berendezése egyáltalán nem működik, akkor a kocsik a telepállomást nem hagyhatja el. Amennyiben a vonat indulási idejére nincs meg az előírt belső hőmérséklet, azt eseményként tárgyalni kell, de a fűtési-hűtési berendezés üzemképessége esetén a vonat elindítható.

4.2.5. Fűtés-hűtés a vonalon

A szerelvények vonalon történő fűtéséért, klimatizálásáért és szellőzéséért a vonatkísérő személyzet és a mozdonyvezető a felelős.

4.2.5.1. Gőzzel fűthető kocsik mennyisége

A fűthető 4-tengelyes kocsik mennyiségét a következő táblázat tartalmazza:

°C	M40, M61
+6 felett	13
+6 és 0 között	10
-1 és -8 között	8
-9 és -15 között	7
-15 alatt	6

A gőzmozdonyal továbbított nosztalgia vonatok fűthető kocsijainak mennyiségét esetenként kell meghatározni.

4.2.5.2. Villamosan fűthető kocsik mennyisége

Villamosmozdony, villamos fűtőkocsi és villamos fűtőáramot szolgáltató dízelmozdony esetén a szolgáltatható fűtőteljesítménynek megfelelő kocsimennyiség kapcsolható be a villamos fűtésbe.

A kocsik energiaellátásának teljesítményigénye:

Kocsisorozatok					Teljesítmény (kW)
10-27	20-05	10-05	20-17	20-26	15-22
20-27	80-27	20-07	08-17	85-17	
27-05	80-07	20-06	92-47	82-28	
82-07	82-27	89-17	95-91	81-27	
95-80					
19-57	19-37	20-37	39-57	88-81	24-26
20-57					
19-05	21-05	22-05	59-41	84-41	36-45
19-80	19-41	20-80	20-41	39-80	
80-05	70-80	70-41	43-80	59-80	
10-67	20-67	20-30	39-30	19-30	
11-05	22-05	98-10	89-70		
10-91	50-91	21-91	20-91	19-91	50-55
10-71	20-71	20-70	30-91	50-91	
71-91	10-76	21-76	80-76	88-67	
88-91	88-71				80-85

Mozdonyok maximális fűtőteljesítménye:

Sorozat	Teljesítmény (kW)	Sorozat	Teljesítmény (kW)
V 43	800/750*	M 41	255
V 63	800/600*	M 47, 2000	150
		Villamos fűtőkocsi	375

* + 10° C fölött

4.2.5.3. Teendők a fűtés-hűtés zavarai esetén

Ha a vonatfűtés-hűtés a vonalon azért szűnt meg, mert a mozdony energiaellátó berendezése, illetve a villamos fűtőkocsi úgy hibásodott meg, hogy azt rövid időn belül nem lehet megjavítani, fűtésre-hűtésre alkalmassá tenni, akkor a legközelebbi állomáson, ahol lehetséges, a mozdonyt le kell cserélni, illetve a vonatba üzemképes villamos fűtőkocsit kell besorozni.

Hibás, vagy nem működő fűtés-hűtés észlelése esetén a vonatkísérő személyzet köteles az ilyen szakaszt vagy kocsit az ajtóra ragasztott **Y-bárcával** megjelölni. A vonat végállomásán a megállapításról **V-bárcát** is le kell adni. Fordulóállomáson,

tartózkodási idő alatt a fűtési-hűtési hibát lehetőség szerint meg kell javítani. Amennyiben a vonatban valamely kocsi villamos fővezetéke zárlatos, a vonatot alkalmas állomáson át kell rendezni. A zárlatos kocsit a vonat utolsó kocsijaként kell továbbítani.

4.2.5.4. A fűtés-hűtés szabályozása

Azokban a kocsikban, amelyekben nincs hőfokszabályozó, a vonalon a vonatkísérő személyzetnek kell a fűtés-hűtést szabályozni. A szabályozással a túlfűtést-túlhűtést meg kell akadályozni. Hőfokszabályzóval felszerelt, de meghibásodás miatt túlfűtött-túlhűtött kocsikról a telepállomáson **V-bárcát** kell leadni.

4.2.6. Gőzfűtésre vonatkozó további előírások

4.2.6.1. Teendő elfagyás esetén

Ha a vonalon a gőz-fővezetékben a víztelenítők működési zavara, vagy elégtelen gőzszolgáltatás miatt elfagyás következik be, akkor a legközelebbi olyan állomáson, ahol megfelelő eszközök (fáklyák, gőzfűtési tömlők, gőzforrás, szakszemélyzet) állnak rendelkezésre, a fővezetéket ki kell olvasztani és a vonatot a gőz áthaladása után szabad csak elindítani. Fáklya használatakor fokozott figyelmet kell fordítani a tűzvédelmi előírásokra, és mindenképpen meg kell előzni, hogy a kocsi szigetelése vagy hőre érzékeny alkatrészei megsérüljenek.

4.2.6.2. A szerelvény gőzvezetékének kifúvatása

0 °C vagy annál kisebb hőmérsékletnél - vagy ha ilyen mértékű lehűlés várható - a vonat végállomásra érkezése után, illetve a villamos fűtésre átálláskor a gőzvezetéket sűrített levegővel ki kell fúvatni. Gőzfűtési berendezéssel felszerelt vontatójárműveket el kell látni a kifúvatáshoz szükséges segédkapcsolattal. A fűtési lakatos (kocsivizsgáló) vagy ezek hiányában a vonatkísérő személyzetnek a fűtésbe bekapcsolt utolsó kocsi zárváltóját ki kell nyitni, a mozdonyvezető a fékezőszelep utántöltő állásba helyezésével 3 percen át levegővel kifúvatja a gőz fővezetékét. Kifúvatás után a félkapcsolatokat szét kell kapcsolni, hogy a lecsapódott víz kifolyhasson, kivéve a vízlebocsátó szeleppel felszerelt fémtömlőket. Ennek

megtörténte után kell a kapcsolatokat újból összekapcsolni.

4.2.6.3. Gőzfűtési kapcsolatok felszerelése

Gőzfűtési kapcsolattal kell felszerelni azokat a személykocsikat, amelyek fűtését gőzfűtési berendezéssel felszerelt mozdonyról vagy előfűtését kazántelepi hálózatról biztosítják.

4.2.6.4. Gőzfűtési kapcsolatok kezelése

A telepállomásokon mindenkor legalább a szükséglet 10%-ának megfelelő mennyiségű tartalék gőzfűtési félkapcsolatot kell készletben tartani. A járművekről leszerelt hibás gőzfűtési kapcsolatokat a kijelölt műhelyekben kell felülvizsgálni és megjavítani.

Az üzemközben megsérült, használhatatlanná vált gőzfűtési kapcsolatokat a fordulószükség esetén a közbenső állomásokon a műszaki kocsiszolgálatnak, ha ilyen nincs, akkor a mozdonyszemélyzetnek kell kicserélnie. Minden személyszállító vonatot továbbító vontató járművet, amennyiben annak gőzfejlesztő berendezése van, kettő darab tartalék félkapcsolattal kell ellátni.

4.2.6.5. Nemzetközi járatok gőzfűtési kapcsolatai

A járatjegyzékben (**EWP**) meghatározott nemzetközi járatokban közlekedő kocsikat fém vagy ezzel egyenértékű gumi gőzfűtési félkapcsolatokkal kell ellátni. Az idegen kocsikon meghibásodott félkapcsolatokat saját félkapcsolattal kell pótolni és a **RIC Szabályzatnak** megfelelően kell eljárni. A külföldről idegen gőzfűtési kapcsolattal érkező saját kocsiról a gőzfűtési félkapcsolatot a telepállomáson le kell szerelni és azokat a **RIC-Címjegyzékben** megadott állomásra kell visszaküldeni.

4.2.7. Teendők a villamosfűtés hibái esetén

4.2.7.1. Fűtési olvadó biztosító cseréje

Kiolvadt biztosítót - csak feszültségmentesítés után - a megfelelő tartalék biztosítókkal kell pótolni. Tartalékbiztosítóval minden kocsivizsgálói szolgálati helyet el kell látni. Olvadóbiztosítót csak műszaki személyzet cserélhet.

4.2.7.2. Villamos berendezések üzemzavarainak jelentése

A vontatójármű vezetője, illetve a villamos vonatfűtőkocsi kezelője köteles a villamos fűtési berendezéseknél előfordult zavarokról érkezéskor szóbeli tájékoztatást adni a műszaki kocsiszolgálatot képviselő dolgozó részére, aki köteles gondoskodni a megfelelő bárcázásról és intézkedni a javításról. Villamos baleseteknél az **E.101. sz. Utasításban** foglaltak szerint kell eljárni.

4.2.8. A fűtéssel kapcsolatos egyéb előírások

4.2.8.1. Villamos fűtőkocsik üzemeltetése

A villamos fűtőkocsikat a **GSZI és a Személyszállítási Szakigazgatóság** közös rendeletével állomásítja. Felhasználásuk a bevizsgált és engedélyezett vonalakon, jóváhagyott fordulók szerint történik.

4.2.8.2. Kályhafűtés

A kályha bármilyen rendellenes működése esetén a hiba megszüntetését meg kell kísérelni. Ha az nem sikerül, a kocsit ki kell sorozni és a kályhát meg kell javítani. A kályháknál szigorúan be kell tartani a kezelési utasítás előírásait. Tűz- és robbanásveszély esetén a kályha tüzeit el kell oltani. A kályhák felülvizsgálatát az időszakos karbantartás alkalmával kell elvégezni.

A kályhák begyújtásáról induló, illetve forduló állomásokon a műszaki kocsiszolgálat, ha ilyen nincs, az állomásfőnökség köteles gondoskodni. Az előfűtési időt meghaladó fordulóállomási tartózkodás alatt a tüzet ki kell oltani. Menetközben a kályhákat a vonatkísérő személyzet köteles megfigyelni és szükség esetén kezelni.

4.3. Világítás

4.3.1. Világítás erőssége

A személykocsik utasfülkéinek, termeinek lámpáiban 30W -os a folyosókon, mellékhelyiségekben 15W -os izzókat, illetve a lámpatesteknek megfelelő fénycsöveket kell elhelyezni.

A beépített zárlámpákat mindenkor 30-40W -os izzókkal kell ellátni.

4.3.2. A világítás kapcsolása

Az utasokkal elfoglalt személykocsikat - amennyiben a természetes fény nem elegendő az olvasáshoz - ki kell világítani.

Az induló vonatok világítását 30 perccel az indulás előtt, vagy legkésőbb az induló vágányra történő beállításkor be kell kapcsolni.

Az akkumulátor telepek kímélése céljából az utasok beszállása idején "1/2" állásba kell kapcsolni a világítási főkapcsolót. Csak közvetlenül az elindulás előtt szabad a kocsi teljes ("1/1" állás) világítását bekapcsolni. Központi energiaellátás esetén a teljes világítást be kell kapcsolni.

Fedett csarnokból induló vonatoknál szükség esetén a nappali órákban is be kell kapcsolni a világítást.

Alagutak előtt a vonatkísérők a felügyeletükre bízott kocsikban tartoznak bekapcsolni a világítást.

"1/2" állásba kell kapcsolni a világítást akkor is, ha menetközben az áramfejlesztő vagy központi energiaellátó berendezés nem tölti a telepeket. Erről a kapcsolótáblán található jelzés megfigyelésével kell meggyőződni.

Az üzemképes fénycső-világítású kocsikat szükség izzó-világításra kapcsolni nem szabad!

A kapcsolók helyes kezeléséért a vonatkísérők a felelősek.

A fülke, illetve a szakaszkapcsolók lekapcsolása esetén a "biztonsági" fénynek világítania kell.

Az egyes kocsitípusok kapcsolási utasítását a kapcsolószekrényen elhelyezett táblák tartalmazzák. A **2. melléklet** 17. pontja szerinti "**Villamos kapcsolási útmutató**" előírásait mindenkor be kell tartani.

Az utasok által el nem foglalt szakaszokban, fülkékben a vonatkísérő személyzet köteles a világítást lekapcsolni.

UIC kábellel felszerelt kocsik esetében a vonat kocsijaiban a világítás kapcsolását egy kocsiból el lehet végezni a villamos kapcsoló táblákon található "Vonatvilágítás" feliratú nyomógombbal.

A villamos kapcsolótáblákon található egyéb kijelzők tájékoztatást adnak a vezérlési rendszer adott elemeinek működéséről és hibás állapotáról. (Pl.: ajtóvezérlés, vészfék, kézifék, csúszásgátló, stb.). Hibajelzés esetén a vonatkísérő személyzet a vonat célállomására érkezését követően köteles műszaki kocsiszolgálati dolgozót értesíteni az észlelt (kijelzett) hibáról.

4.3.3. A világítási berendezések hibái

Ha a világítás egyáltalán nem működik és a kocsit a fordulója szerint bármely rövid időre is ki kell világítani, azt az indítóállomáson a vonatból ki kell sorozni.

Ha a világítás csak részben nem működik, a kocsit csak akkor kell kisorozni, ha pótlására üzemképes kocsit rendelkezésre áll, illetve akkor, ha ebből vonatkozás nem származik.

Nem indítható el azonban olyan kocsit a kiinduló állomásról, amelynek WC -iben és az előtereiben a világítás nem működik, még akkor sem, ha egyébként a kocsiban a világítás jó.

Ha a kocsit világítási berendezése a vonalon romlik el, akkor a kocsit a forduló állomásig továbbítani kell. Ha a világítás csak részben üzemképtelen, a kocsit a fordulójában meg kell hagyni, kivéve, ha a részbeni világítási üzemképtelenség mindkét WC-re kiterjed. A kivilágítatlan a WC-t le kell zárni és **Y-bárcával** meg kell jelölni.

4.3.4. Kocsik kivilágítása takarításnál

A kocsit takarításánál kerülni kell az akkumulátortelep tartós igénybevételét. A munkálatokat úgy kell szervezni, hogy a szerelvényben egyidejűleg csak egy-két kocsit takarítását végezzék, és a munka befejezése után a világítást azonnal ki kell kapcsolni.

4.4. Egyéb villamos kapcsolatok kezelése

A különböző távvezérlési funkciókat továbbító villamos csatlakozásoknak, ha azokat külön rendelet előírja, összekapcsolt állapotban kell lenniük (távvezérlési kábel, 12 vagy 18 eres **UIC** kábel, stb.).

Ezen kapcsolatok kezelését a Bz szerelvényeknél a mozdonyvezetőnek, egyéb esetekben villamos szakembernek vagy kocsivizsgálónak kell végeznie.

4.5. Feljáró ajtók távműködtetése

Egyes személykocsiknál alkalmazott feljáró ajtók működtetése villamosan vezérelt elektropneumatikus, illetve elektromechanikus szerkezettel történik, távvezérlő kapcsolaton keresztül.

A feljáró ajtókat a vonat indítása előtt a mozdonyvezető, vagy a vonatkísérő személyzet köteles bezárni.

A központi zárás elmulasztása vagy a kábelkapcsolat meghibásodásakor az ajtóvezérlő berendezés a nyitott ajtót a kocsis 5 km/h sebesség elérésekor önműködően bezárja. Kivétel az a járműsorozat, ahol ez nincs kiépítve, illetve zárt villamos motorvonatnál, ha a jármű kapcsolószekrényében lévő üzemmódkapcsoló motorvonati állásban van.

A vonatkísérő személyzet kizárásának megelőzése érdekében az ajtó melletti belső oldalfalon elhelyezett, négyszögkulccsal működtetett "Táv-ajtózárás" kapcsoló a vonat összes ajtaját bezárja, kivéve azt az ajtót, ahonnan az ajtózárás működését kezdeményezik, továbbá azokat az ajtókat, amelyek önműködő záródását kiiktatták.

Meghibásodott ajtóvezérlő berendezéssel a kocsis a telepállomásról nem indítható el, a kocsit ki kell sorozni.

Közbenső, vagy forduló állomáson történő meghibásodás esetén meg kell kísérelni a hiba elhárítását. Amennyiben oldalanként legalább egy ajtó működőképes, akkor a hibás ajtót vagy ajtókat "**S**" bárcával kell megjelölni és zárt állásban kell reteszelni. A kocsis így a telepállomásig közlekedhet. A teljes szerelvény ajtóvezérlésének meghibásodása esetén az **UIC** (távvezérlő) kábelkapcsolat megbontásával ki kell szűrni azt a kocsit, amely a szerelvény ajtóműködtetésének zavarát okozza.

Szükség esetén a ki-beszállás idejére az ajtó mellett elhelyezett vésznyitó

segítségével - a piktogramok útmutatása alapján - az ajtó kinyitható, de ezt követően a vésznyitó alaphelyzetbe állításáról, illetve az ajtó bezárásáról, reteszeléséről gondoskodni kell. Amennyiben ez nem lehetséges, a kocsit ki kell sorozni. A távműködtetésű ajtókkal felszerelt kocsik kezelésével megbízott vonatszemélyzetet a kocsira előírt kezelési útmutatóból ki kell oktatni.

4.6. Homlokajtók lezárása

A személyszállító vonatok első és utolsó, üzemképes, utasok számára megnyitott kocsijának nem használható homlokajtóit le kell zárni. A lezárt homlokajtókat reteszelni kell.

5. A teherkocsik tisztítása

5.1. A teherkocsik tisztítása

A teherkocsik tisztítására vonatkozó előírásokat külön rendelet tartalmazza.

A tisztítandó, illetve a kitisztított teherkocsik megjelölésére a **21. melléklet** szerinti bárcákat kell használni a következők figyelembevételével:

- T1-bárca** "FERTŐTLENÍTENDŐ" feliratú, sárga alapszínű bárca olyan kocsik megjelölésére, amelyekben előzőleg friss halat, friss húst, húsárut, elölt vadat, vagy baromfit szállítottak.
- T2-bárca** "SZIGORÍTOTT MÓDON FERTŐTLENÍTENDŐ" sárga alapszínű, függőleges vörös sávval áthúzott bárca olyan kocsik megjelölésére, amelyekben előzőleg élőállatokat, undorkeltő vagy fertőzőveszélyes anyagokat szállítottak.
- T3-bárca** "FERTŐTLENÍTETT" feliratú, fehér alapszínű bárca a kimosott és fertőtlenített kocsik megjelölésére.
- TB-bárca** "A TARTÁLYBA BEMENNI ÉLETVESZÉLYES !" feliratú, fehér alapszínű vörös színnel nyomott bárca a tisztítatlan tartálykocsik megjelölésére.
- TC-bárca** "TARTÁLY BELSŐLEG TISZTÍTVÁ. KIFŐZVE" feliratú, fehér alapszínű bárca a tisztított tartálykocsik megjelölésére. A tartályban a munka művezető írásos engedélyével végezhető.

A **T1 és T2 bárcákat** kirakás után az állomási szolgálat ragasztja fel és küldi a kocsit kísérőlevéllel a mosóállomásra. Ezeket a bárcákat csak a munkát átvevő dolgozó távolíthatja el a mosás és fertőtlenítés végrehajtása után, ha meggyőződött a kocsik tiszta állapotáról. Ezután a **T3 bárcát** köteles a bárcatartóba helyezni, amelyet csak a következő megrakás előtt szabad eltávolítani. A **TB** és **TC** bárcák csak járműjavító üzemekben használatosak, ahol az azzal megbízott dolgozó köteles a bárcákat felragasztani. Eltávolításukra az üzem művezetője adhat engedélyt.

Az elvégzett mosásokról és fertőtlenítésekről nyilvántartást kell vezetni.

**6. SZÁLLÍTÁSIRÁNYÍTÁSI INFORMÁCIÓS RENDSZER
A MŰSZAKI KOCSISZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁHOZ
SZÜKSÉGES ISMERETEK**

6.1. Szállításiirányítási Információs Rendszer (SZIR)

Áruszállítási tevékenységet segítő integrált információs rendszer, mely az áruszállítás kereskedelmi, kocsiszolgálati, elegytovábbítási, vonatforgalmi és állomási tevékenységeinek adatait összehangoltan kezeli.

6.1.1. A SZIR-rel kapcsolatos alapfogalmak

6.1.1.1. SZIR műszaki körzet

A hálózat olyan elhatárolt területe, amelynek szolgálati helyei a **SZIR** adatforgalmazás szempontjából egy kijelölt - **SZIR** munkaállomással felszerelt - műszaki kocsiszolgálati helyhez tartoznak.

6.1.1.2. SZIR műszaki körzeti állomás

Az a **SZIR** munkaállomással felszerelt műszaki kocsiszolgálati hely, amely saját állomásának **SZIR**-rel kapcsolatos tevékenysége mellett más, hozzárendelt szolgálati hely adatforgalmazási feladatait is ellátja.

6.1.1.3. Kapcsolódó szolgálati hely

Kocsiszolgálati szempontból kapcsolódó szolgálati hely az az önálló statisztikai számmal rendelkező műszaki szolgálati hely, amely egy állomás típusú szolgálati helyhez kapcsolódik. (Pl. Szombathely állomáshoz Szombathely GF. és Szombathely Járműjavító Üzem kapcsolódik)

6.1.1.4. SZIR párbeszéd

Az a **SZIR** alkalmazás, melynek segítségével kapcsolatba lépünk a központi számítógéppel, pl.: adatokat rögzítünk vagy jelenítünk meg.

6.1.1.5. SZIR jelentés

Számítógépes feldolgozással készült közlemény. Összefoglaló elnevezése mindazon kimutatásoknak, jegyzékeknek, bizonylatoknak, amelyek a **SZIR** adatfeldolgozás eredményeként jönnek létre. A **SZIR** jelentés mindig kinyomtatható.

6.1.1.6. Kocsiszám szabvány

A **SZIR**-ben használt adatelem, mellyel meg kell határozni, hogy a **SZIR** adatbázisába felveendő kocsi megfelel-e a teherkocsik számozására vonatkozó **UIC** **döntvénynek**. (Lásd. **F.7. sz. Utasítás**)

6.1.1.7. Kocsiszám

A kocsik **SZIR**-ben történő azonosítására az 1.2.3. pont szerinti tizenkét jegű szám szolgál. Amennyiben a kocsi számozása nem felel meg a vonatkozó **UIC** **döntvénynek**, akkor a kocsiszámot a **GSZI Teherkocsi Divíziója** határozza meg.

6.1.1.8. Kocsisorozat szám

Az "1-UIC teher" szabványszámú kocsi esetében megegyezik a kocsiszám 5-8 számjegyével. Más szabványszámú kocsiknál az **F.7. sz. Utasítás 1. sz. mellékletét** kell figyelembe venni.

6.1.1.9. Sérülési állapot

A kocsik aktuális üzemképességi (javítási) állapotának a **SZIR**-ben történő nyilvántartását biztosítja.

Lehetséges állapotok:

- üzemképes,
- vizsgálandó,
- javításos,
- (futó) javításban.

6.1.1.10. Sérülési csoport

A "javításos" sérülési állapotú kocsik sérüléseinek meghatározásához használatos kódok a **SZIR**-ben.

6.1.1.11. Karbantartási állapot

A teherkocsik időszakos karbantartásra hívását, aktuális karbantartási állapotát jeleníti meg.

Lehetséges állapotok:

- nem hívott,
- részlegvizsgára hívott,
- fővizsgára hívott,
- részlegvizsgálaton lévő,
- fővizsgálaton lévő.

6.1.1.12. Tisztasági állapot

A teherkocsik tisztaságának **SZIR**-ben történő nyilvántartására szolgál.

Lehetséges állapotok:

- mosott,
- fertőtlenített,
- nem mosott,
- mosandó,
- fertőtlenítendő.

6.1.1.13. Műszaki állapot

A kocsik sérülési és karbantartási állapotának összessége.

6.1.1.14. Speciális lefoglalás

A teherkocsik tartós, hosszabb időszakra szóló lefoglalásának rögzítése a **SZIR**-ben.

A műszaki kocsiszolgálat az alábbi lefoglalásokat használja:

- tartós tárolás,
- időszakos karbantartásra vár,
- javításra vár,
- selejtezve,
- közvetítőkocsi.

6.2. SZIR-párbeszéd, jelentések

6.2.1. Párbeszéd

- D002 Kocsinyilvántartás,
- D030 Kocsisorozatok,
- D055 Irányítási szabályzat,
- D101 Kocsiinformációk,
- D107 Kocsi műszaki állapot módosítás,
- D209 Kocsimozgatás javításhoz/mosáshoz,
- D231 Speciális lefoglalás,
- D400 Időszakos karbantartásra hívás,
- D700 Jelentés készítés,
- D701 Jelentés lekérdezés.

6.2.2. Jelentések

- **R100** Kocsimozgások az előző időszakban,
- **R101** Részletes kocsihelyzet,
- **R102** Darabszámos kocsihelyzet,
- **R103** Kocsiesemények,
- **R104** Hibásan felfestett pályaszámú kocsik jegyzéke,
- **R110** Archív kocsiesemények,
- **R130** Jelentés a lefoglalt kocsikról,
- **R212** Vonatterhelési kimutatás,
- **R400** Időszakos javításra esedékes kocsik,
- **R401** Időszakos javításra esedékes kocsik mennyisége/hónap,
- **R402** Kocsik által futott távolság,
- **R403** Javításra behívott kocsik jegyzéke,
- **R406** Időszakos javításra hívott kocsik ellenőrzése,
- **R408** Mosóba átadott kocsik jegyzéke,
- **R409** Kocsijavító műhelybe/ből átadott/átvett kocsik jegyzéke,
- **R411** Kocsijavító műhelyben/járműjavító üzemben tartózkodó kocsik,

- **R412** Jelentés kocsijavító műhelybe/járműjavító üzembe küldött sérült kocsikról,
- **R628** Rendkívüli küldemények,
- **R629** Jelentés a veszélyes árut tartalmazó küldeményekről.

6.3. Kocsivizsgálók feladata a SZIR-ben

A kocsivizsgálat befejezése után, a kocsi műszaki állapotát szükség esetén a **SZIR**-ben haladéktalanul módosítani kell.

6.3.1. Végkészülékkel nem rendelkező állomáson

A műszaki körzeti állomástól kérni kell, a kocsi műszaki állapotának módosítását. Ezt az előjegyzési könyvben rögzíteni kell (kitől, mikor, milyen állapotváltozást kért).

A vonatba sorozott kocsi sérülési állapotának a megváltoztatásához a kocsit a **SZIR**-ben a vonatból ki kell soroztatni.

6.3.2. Végkészülékkel rendelkező állomáson:

Az **ÁVU**-ban meghatározott végkészülékkel rendelkező helyiségben be kell jelentkezni a **SZIR**-rendszerbe és a szükség szerinti állapotváltoztatásokat végre kell hajtani.

6.3.3. Határállomás

Amennyiben a **MÁV** hálózatára olyan kocsi lép be, melynek sorozatszámát a **SZIR** számára ismeretlen, akkor az új sorozat felvételét a szükséges adatok közlésével telefonon kell kérni a **GSZI** diszpécser szolgálatától.

Új beszerzésű **MÁV** kocsik hálózatra való belépése után a **D002** párbeszéd vonatkozó adatait megfelelően ki kell tölteni.

6.4. Kocsijavító műhelyek feladatai

A kocsijavító műhelyekbe beállított kocsik alapadatainak (**D002**) teljes körű ellenőrzését és szükség szerinti módosítását el kell végezni.

A **D209** párbeszéd használatakor a kocsi állapotát megfelelően be kell állítani.

6.5. Műszaki körzeti állomás feladata

- A **SZIR** műszaki körzet állomásairól kért, valamint a saját állomáson felmerülő állapot- és adatváltoztatások végrehajtása;
- a műszaki körzet állomásaira elkészült **R403** jelentés figyelemmel kísérése; intézkedni a karbantartásra hívott kocsik elküldésére, az elküldést figyelemmel kíséreni;
- a speciális lekötésű kocsik nyilvántartását vezetni. (**R130**);
- járműjavító üzemből, kocsijavító műhelyből, kocsimosóból kimozgatott kocsik állapotának szükség szerinti módosítása;
- veszélyes áruval, rakmintán túlérő küldeménnyel rakott kocsik figyelemmel kísérése. (**R628, R629, R212**);
- kocsijavító műhelybe küldött sérült kocsik ellenőrzése (**R412**);
- vasútüzemi pályaszámra átszámozott kocsik eredeti pályaszámának töröltetése a nyilvántartásból. Műszaki körzetben "keletkezett" új járművek felvételének kérése a **SZIR** adatbázisába;
- saját kerekein feladott, rendeltetési állomására megérkezett, átvevő ügyfélnek átadott járművek töröltetése a nyilvántartásból;
- szükség szerinti információ szerzés a körzet állomásain levő kocsik mennyiségéről (**R101, R102**);
- szükség szerint múltbeli kocsimozgások, kocsi események vizsgálata (**R100, R103, R110**).

6.6. Gépészeti átvevők feladatai

Járműjavító üzemekben lévő kocsik adatainak teljes körű ellenőrzése. A kocsik karbantartásának **SZIR**-beni elvégzése.

A **D209** párbeszéd megfelelő használatával a kocsik járműjavító üzemből való kimosogatása.

Az utasításban említett jelentések, párbeszédok leírásával, kezelésével a **SZIR Felhasználói Kézikönyv** foglalkozik.

7. Mellékletek