

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

**VHF/75607-1/2017, VHF/75600-1/2017, VHF/75609-1/2017 NFM SZÁM ALATT
JÓVÁHAGYOTT**

DÉL-BUDA-RÁKOSPALOTA

METRÓVONAL

F.1-F.2-V.1. SZÁMÚ

**JELZÉSI, FORGALMI UTASÍTÁS , ÉS
SZOLGÁLATI SZABÁLYZAT**

ELTÉRÉS TEMATIKÁJA

(vonatforgalom-irányító)

**(infrastruktúra: VONATFORGALOM-irányító BKV ZRT.Dél-Buda –Rákospalota
metróvonal F.2. Forgalmi Utasítása és kapcsolódó szabályozások- alapvizsgálattal
rendelkezők részére)**

2018.

A képzést folytató intézmény

BKV Zrt. Budapest VII. Akácfa u. 15.

Nyilvántartási szám: 01-0584-04

Intézményi akkreditációs lajstromszám: AL-2733

1. A modul megnevezése

Infrastruktúra: Vonatforgalom-irányító Dél-Buda Rákospalota Metróvonal F.1-F.2-V.1. jelzési, forgalmi utasítás és szolgálati szabályzat eltérések

2. A modul besorolása

Vasúttársaság által végzett eltérés képzés

3. A modul célja:

A Dél-Buda Rákospalota Metró VHF/75607-1/2017, VHF/75600-1/2017, VHF/75609-1/2017-NFM. szám alatt az NFM által jóváhagyott F.1. Jelzési, F.2. Forgalmi Utasítás és V.1. Szolgálati szabályzat módosításainak és eltéréseinek megismerése, az új technológia, új fogalmak megértése, magyarázata a járműirányítással érintett munkakörök számára. Kiemelt elérendő célja az utasítás eltérések gyakorlati és üzemi alkalmazása a vonat közlekedtetésében.

4. A modul célcsoportja

M4 metróvonalra érvényes vizsgával rendelkező Vonatforgalom-irányítók

5. Megszerezhető kompetenciák

A hallgató a képzés befejeztével:

- ismerje az utasítások és a szabályzat eltérő fogalmait, az alkalmazás gyakorlatát.
- szerezzon jártasságot azok felismerésében, értelmezésében,
- ismerje és alkalmazni tudja a jelzések által közölt tevékenységeket a vonat vezetésében, összefüggésben az ATC, MTO vonatvezető rendszerrel együtt
- legyen képes az üzemelés közben előforduló eltérések alkalmazására.

6. A programba való bekapcsolódás feltétele:

- **Érvényes „Infrastruktúra:Vonatforgalom-irányító BKV ZRT Dél-Buda – Rákospalota metróvonal F.2. Forgalmi utasítása és kapcsolódó szabályozások” alapvizsga**

7. Tervezett képzési idő

Elméleti képzés: 30 óra

8. Tanfolyam csoportlétszáma

1-30 fő

9. Képzés módszerei, keretei

Az elméleti képzés tanteremben frontális osztálymunkával, prezentációval történik. A prezentáció elsősorban a jelzési képeket, új táblákat, jelzőeszközöket, mutatja be. Az alkalmazás gyakorlatát az éjszakai, szinten tartó gyakorlásokra és vezetési gyakorlatokra vonatkozó koncentrációval lehet elsajátíttatni.

Oktatók számára ajánlott módszerek:

- **klasszikus, lazított előadás, magyarázat elméleti ismeretekből,**
- **folyamatok, összefüggések, eltérések magyarázata, bemutatása,**
- **frontális munka, konzultáció,**
- **az eltérések lehetséges bemutatása prezentációban**
- **írásbeli tesztalapú próba számonkérés.**

10. A képzési tematika tartalma és óraszám terve

F.1. Jelzési Utasítás

Sorszám	Témák	Óraszám
10.1.	<p>Az Utasítás hatálya, tartalma, ismerete. (1.1-1.11.) Jelzőeszközök (2.2-2.4.). A jelzések parancselve.(2.6-2.11.) Jelzések adása megfigyelésük. (2.24-2.29.)Használhatatlan jelzők. (2.37.-2.38.) Forgalmi szempontból a jelzők. Főjelzők. (2.43.) Ismétlő jelzők. (2.44.) Menetengedély-határjelzők (2.46.) A fényjelzők jelzéseinek értelmezés a járműtovábbítási üzemmód függvényében. (2.49.) Szabad kézi vezetés hogy történik. (2.51.) Főjelzőkre vonatkozó rendelkezések. (2.58.-2.63.) Telepítés és alkalmazás és kialakítás szerint. (2.66.) Vonali főjelző jelzései. (2.67.-2.68.) Járműtelepi főjelző (2.70.) Ismétlő jelzők. (2.72.-2.77.) Tolatásjelzők , Tolatás jelzőkre vonatkozó rendelkezések. (2.78.) Helytelen irányú menetengedély-határjelző (2.85.) Átszelési váltók jelzései.(2.94.) Megállás helye jelzők.(2.101-2.104). Lassúmenet jelzései.(2.114.). Vonathossz jelző (2.121.) Feszültségállapot jelzők.(2.124.) A fényjelzők érvénytelenítése (2.130.) Hordozható jelzőeszközök (2.131-2.135.) A vonatbefolyásoló berendezés hangjelzése (1.sz. melléklet). 3.sz. melléklet</p>	5
	Összesen:	5 óra

F.2. Forgalmi Utasítás

Sorszám	Témák	Óraszám
10.2.	<p><i>1. Fejezet: Általános rendelkezések</i> Az utasítás hatálya (1.2-1.3.) Az utasítás életbeléptetése (1.8.) Az utasítás ismerete (1.10-1.15.) <i>2. Fejezet: Meghatározások</i> Általános meghatározások (2.4-2.6,2.9,2.12,2.14-2.16,2.18,2.19.) Metró munkakörök (2.21-2.23,2.25-2.29,2.31-2.32,2.34) Metró tevékenységi körök (2.38-2.41) Metró üzemi technológiai meghatározások (2.42,2.57,2.61,2.74,2.76- 2.78,2.84,2.105,2.108-2.109,2.117,2.123,2.135) <i>3. Fejezet: Forgalom szolgálat ellátása</i> A forgalmi szolgálat feladata (3.2.) Az önálló szolgálatvégzés feltételei (3.9,3.12-3.14) Szolgálat átadás-átvétel (3.25-3.26,3.28- 3.29) Szolgálati helyen történő tartózkodás (3.34-3.35) Szolgálati felelősség (3.50) Rendelkezések kiadása Általános rendelkezések (3.58-3.61,3.63-3.69) Szóbeli Rendelkezések (3.71-3.72) Szóbeli rendelkezések kiadása rádiótelefonon keresztül (3.75-3.82) Írásbeli rendelkezések (3.83,3.86,3.89-3.90) A vasútbiztosító- és forgalomirányító berendezés kezelése (3.92-</p>	6

	<p>3.93,3.95-3.99,3.103) 4. <i>Fejezet: Üzemszerű forgalom</i> Általános rendelkezések (4.1-4.6,4.13) A vonal forgalomba helyezése (4.15) A forgalmi vágányok feszültség alá helyezése (4.45-4.46,4.48) Vágányút beállítás, vonatmozgás engedélyezése (4.55) A személyszállító vonatok forgalomba állítása (4.64-4.65) A személyszállító vonatok élesztése (4.66-4.71) A biztonsági járat (4.78-4.79,4.83) A személyszállító vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása (4.84,4.89) Járműfelügyelet menet közben (4.101-4.102) A személyszállító vonatok behaladása állomásra és kihúzóvágányra (4.107,4.114) A személyszállító vonatok áthaladása állomáson (4.119-4.120,4.121) A személyszállító vonatok fordítása (4.122-4.123,4.125) Vonali szerelvénytárolás (4.139-4.140,4.142-4.145) Szolgálati küldemények szállítása személyvonaton (4.149-4.150,4.154,4.157) A vonal forgalmának leállítása (4.160-4.161) A forgalmi vágányok feszültségmentesítése (4.175,4.180)</p>	
<p>10.3.</p>	<p>5. <i>Fejezet: Eltérés az üzemszerű forgalomtól</i> Általános rendelkezések (5.2) A vonatközlekedés rendje ATPR üzemmódban (5.7-5.24.) Vonatok forgalomba állítása (5.25-5.27) Vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása (5.31-5.38) Járműfelügyelet menet közben (5.41-5.44,5.50) A vonatok behaladása állomásra és kihúzóvágányra (5.52-5.53) A vonatok áthaladása állomáson (5.61) A vonatok fordítása (5.64-5.65) Foglalt vágányra járás (5.80-5.84) Állomási kijelölt megállás helyétől eltérő megállás esetén követendő eljárás – Általános rendelkezések (5.95-5.96.) Állomási túlfutás (5.101,5.103) A pályára leesett tárgy esetén követendő eljárás szabályai (5.105-5.109) Eljárás, ha a közlekedő személyvonaton vészjelzőt működtettek- MTO üzemmód (5.111,5.113,5.115,5.118) Eljárás, ha a közlekedő vonaton ajtó vésznyitót működtettek- MTO üzemmód (5.122-5.124,5.127-5.137) ATPR üzemmód (5.138-5.143) Jármű meghibásodás esetén követendő eljárás – Általános rendelkezések (5.144-5.148) Hibakezelés a vonalon (5.153-5.160,5.164-5.166) A vonat működésképtelen (5.167-5.176) A vonat üzemképtelen (5.178-5.179) A vonat mozgásképtelen (5.180,5.183-5.184) A vonat gördülés képtelen (5.190) Eljárás vezetőikonzol-fedél hibajelzés esetén (5.191-5.193) Füst-vagy tűzérzékelő hiba (5.194-5.197) Utasszállítás ATPR üzemmódban (5.198-5.200,5.203-5.209) Akadályérzékelő, beesésgátló takarólemez-hiba (5.215-5.218) Ajtóhiba,ablaktörés (5.222-5.225) A jármű CBTC berendezésének meghibásodása (5.229) A vasútbiztosító –és forgalomirányító berendezés, valamint a különböző munkaállomások közötti átvétel szabályai (5.239-5.245) Váltókörzetek helyi üzemre történő átvétele (5.247-5.251) Az állomási utasforgalom-irányító berendezés távfelügyeletbe történő átvétele (5.257,5.259) A pálya meghibásodása esetén követendő eljárás (5.261,5.263-5.269,5.272-5.274,5.276-5.278) A forgalom fenntartása (5.280) Sebességkorlátozás bevezetése (5.287,5.289) Sebesség korlátozás bevezetése forg. és fesz. alatti pályán</p>	<p>10</p>

<p>(5.294,5.296) Vágányzár (5.298) Sínáramkör meghibásodása esetén követendő eljárás (5.308-5.320) Vágányutat állítani nem lehet (5.324) Váltó meghibásodás (5.332) A központi berendezés meghibásodása esetén követendő eljárás (5.349.) A vasútbiztosító- és forgalomirányító berendezés javítása (5.360, 5.362) PPE üzemképes állapotának ellenőrzése (5.365-5.374) PPE modulok kalibrációs eljárása (5.375-5.377) PPE bypass üzemmód alkalmazása (5.378-5.381) PPE modulcsere (5.382-5.386)</p> <p>Hírközlő berendezések meghibásodása- Általános rendelkezések (5.387-5.392) Eljárás Tetra rádiótelefon meghibásodása esetén (5.396-5.397) CCTV rendszer meghibásodása esetén követendő eljárás (5.398-5.412) TETRA segélykérő és utastájékoztató rendszer központi meghibásodása esetén követendő eljárás (5.413-5.414) Lift-segélykérő rendszer meghibásodása esetén követendő eljárás (5.415) Áramellátási rendszerben történt meghibásodás esetén követendő eljárás (5.416)</p> <p>Karbantartás esetén követendő eljárás (5.423-5.427)</p> <p><i>6. Fejezet: Rendkívüli események</i></p> <p>Általános rendelkezések (6.4,6.7) Feszültség- és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje (6.14,6.16,6.17,6.19) A belépés feltételei (6.20,6.22-6.23,6.25,6.26,6.31) A belépés végrehajtása (6.33-6.36,6.39-6.41) A kilépés végrehajtása (6.46) Rendkívüli fesz.mentesítés, rendkívüli kikapcsolás (6.51) Utasok rendkívüli kiszállítása (6.79) Eljárás vésznyitással kezdeményezett menekítés esetén (6.83,6.93) Eljárás alagúti kiszállitás esetén (6.107,6.112,6.115-6.116) Eljárás tűz esetén (6.125-6.132,6.135,6.152,6.156,6.159-6.162,6.166,6.168) Utasrosszulét, utasbaleset (6.171-6.172,6.177-6.179) Eljárás, ha a vonaton utasrosszullét következett be (6.180-6.183) Utasrosszullétből bekövetkező haláleset (6.184-6.188) Gázolás (6.193,6.203,6.204,6.206) Váltófelvágás (6.211-6.212,6.216,6.221) Állomástávolságú közlekedés (6.235) Helytelen irányú közlekedés (6.245,6.252)</p> <p><i>7. Fejezet: Havária Események</i></p> <p>Általános rendelkezések (7.1-7.9) Állomási menekítés (7.10-7.12) Alagúti kiszállitás (7.13-7.17) Robbanóanyag, gyanús csomag észlelése (7.18-7.20) Bombariadó (közveszéllyel fenyegetés (7.21-7.27) Egyéb havária esemény bekövetkezése esetén (7.28-7.32) A helyszín biztosítása (7.33-7.34)</p> <p><i>8. Fejezet: Üzemszünet</i></p> <p>A pályán és alagútban üzemszünet alatt végzendő munkák megszervezése (8.7-8.8)</p> <p>Szolgálati vonatok közlekedése (8.34-8.35)</p> <p><i>9. Fejezet: Tolatás</i></p> <p>Általános rendelkezések (9.4-9.5,9.7,9.9-9.10,9.13,9.15,9.22) Tolatás járműtelepen harmadik-sínnel ellátott vágányokon (9.30)</p> <p><i>10. Fejezet: Próbaút</i></p> <p>Általános rendelkezések (10.1-10.4,10.11,10.13-10.15) Próbaút igénylése (10.17-10.18) Próbaút lebonyolítása (10.19-10.22) Alkalmazható sebességek (10.27,10.30,10.32,10.34-10.38,10.40)</p>	
---	--

<p>Eljárás hibajelzések esetén (10.42-10.47) Eljárás kedvezőtlen időjárás esetén (10.48-10.51) ATC berendezés próbája (10.54-10.56) Próbafutás bekapcsolt szervízkapcsolóval (10.57-10.60) Próbafutás befejezése (10.61-10.63) Tesztfutás lebonyolítása (10.64-10.65) 11. Fejezet: A járműtelep harmadik-sínnel ellátott vágányainak feszültség alá helyezése és feszültségmentesítése (11.6,11.7,11.9,11.10,11.13-11.14) 12. Fejezet: Állomások utasforgalmának megszervezése Általános rendelkezések (12.6) Utasterek ellenőrzése (12.15,12.18) Utasok védelme (12.32-12.34) Mozdólépcsők üzemeltetése (12.37,12.44,12.53,12.82) 13.fejezet: Menetrend, vonatok számozása, szolgálati okmányok A menetrend (13.4,13.9-13.10) Menetrendi eltérés(13.25-13.27,13.29-13.33,13.39) Szolgálati okmányok (13.53,13.62,13.67) Menetokmány, fedélzeti napló (13.72,13.79)</p>	
Összesen:	16 óra

V.1. Szolgálati Szabályzat

Sorszám	Témák	Óraszám
10.4.	<p>Az Utasítás hatálya, tartalma, ismerete. (1.1-1.2. 1.6.1.9. 1.11.1.12.) Szolgálati felelősség. (1.15.1.20.) A központi járműfelügyeleti feladatokat ellátó munkavállalók kötelességei (MTO üzemmód) (1.23.) Szolgálatra jelentkezés, szolgálat ellátás.(1.32.) Jelentési kötelezettség. (1.25.)Jármű vezetés átadása. (1.34.) BLP. tájékoztatási kötelezettsége járművezető kirendeléskor, (1.35.)Szolgálati előjárók.(1.40.)Jármű központi felügyelete. (1.42.)Jármű altatott és élesztett állapota MTO üzemmódban. (1.45.)Fékpróba. (1.47. 1.49.1.51.) Fékpróba MTO üzemmódban. (1.54.1.55.1.57.1.59.)Fékpróba ATPR üzemmódban.(1.63.1.65. 1.66.1.68.1.69.Vezetői konzol, aktív, inaktív állapota. (1.71.1.72.) Felszerelési tárgyak. (1.73. 1.74.1.75.1.77.) Átvétel , általános rendelkezések.(2.1. 2.2. 2.5. 2.7. 2.9. 2.13. 2.15. 2.17. 2.18.) Átvétel lengőkábelrel ellátott tárolóhelyen. (2.21. 2.23. 2.24.) Élesztés folyamata.(2.26.) Működéspróba. (2.32. 2.34. 2.35. 2.36. 2.39. 2.40.) Leadás harmadik sínnel ellátott tárolóhelyen. (2.63.) Átvétel működéspróba. (2.58. 2.59.) Jármű leadás harmadik sínnel ellátott tárolóhelyen. (2.66.) Belépés vonali és járműtelepi tárolóhelyre. (2.68. 2.71.) Kilépés vonali tárolóhelyről. (2.74.) Tárolóhelyi ki és behaladás MTO üzemmódban. (3.1. 3.11. 3.13.) Ki behaladás harmadik sínnel ellátott tárolóhelyre. (3.19. 3.22.) Jármű továbbítási üzemmódok. (4.2. 4.4.) Biztonsági járat (4.9.) Pontos helyen történő megállás.(4.15.) Üzemszerűtől eltérő forgalom. (5.2. 5.7. 5.8. 5.24.)Meghibásodott jármű közlekedtetése. (5.25. 5.28. 5.29. 5.33. 5.35. 5.36. 5.37. 5.38. 5.39. 5.40. 5.43.) Üzemképtelen jármű közlekedtetése.(5.55.) Segélyvonat közlekedtetése.(5.57. 5.60. 5.62. 5.63. 5.64. 5.67. 5.71.5.72. 5.73.) Rendkívüli események. (6.1. 6.2. 6.13. 6.17. 6.9.</p>	8

	6.29. 6.32.) Utastéri vésznyitó kar működtetés. (6.34. 6.37. 6.39. 6.40. 6. 41. Jármű tűz és füstjelzés esetén követendő eljárás.(6.53. 6.54. 6.56.) Utasok menekítése vonatból. (6.79.) Tolatás.(7.3. 7.8. 7.15. 7.21.) Próbaút. (8.2. 8.3. 8.12. 8.13. 8.23. 8.27. 8.28. Kocsik szét és összecsatolása.(9.2. 9.8. 9.10. 9.16.) Utastájékoztató. (10.2. 11.4. 11.36.)	
	Összesen:	8 óra

Gyakorló Teszt

	Összesen:	1 óra
--	-----------	--------------

11. Képzés személyi feltételei:

Megfelelő létszámú, hatósági névjegyzékben szereplő elméleti, gyakorlati szakoktató.

Képzés tárgyi feltételei:

Elméleti oktatáshoz:

- **létszámnak megfelelő tanterem**
Dél-Buda - Rákospalota F.1. Jelzési Utasítás VHF/75607-1/2017 NFM
Dél-Buda - Rákospalota F.2. Forgalmi Utasítás 2017VHF/75600-1/2017-NFM
V.1. Szolgálati Szabályzat VHF/75609-1/2017 NFM
- **Projektör**
- **Oktatói számítógép,**
- **Tábla**

12. Vizsgára bocsátás feltételei:

- **elméleti órákon való 100%-os részvétel**
- **teljesítménymérés: írásbeli teszt vizsga**

A képesítés megszerzéséről szóló bizonyítvány kiadásának feltétele a képzésben résztvevő teljesítményét értékelő rendszer leírása:

Általános követelményeket a vizsgára vonatkozóan a 19/2011.(V.10:) NFM Rendelet tartalmazza.

12.1. A hallgatóknak az alábbi vizsgakötelezettségeket kell teljesíteni

15.1.1. Elméleti vizsga: **számítógépes írásbeli teszt**

12.2. A vizsga minősítés szintjei: **megfelelt, nem felelt meg**

12.3. A képesítésről szóló bizonyítvány kiadásának feltétele:

Eredményes számítógépes írásbeli teszt vizsga

13. Modulzáró ellenőrző kérdések:

F.1. Jelzési Utasítás:

1. Hol érvényes az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítása?

A Dél-Buda–Rákospalota (M4) metróvonal F.1. Jelzési Utasítása érvényes a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság által üzemeltetett M4 metróvonalon és járműtelepén.

Az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítása az M4 vonal alagúti szakaszaira érvényes, kivéve a járműtelepet.

Az M4 Metróvonal F.1. Jelzési Utasítása az M4 vonalra érvényes, amennyiben a járművek vezetése kézi üzemmódban történik.

2. Kikre érvényes az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítása?

A forgalmi szolgálat valamennyi munkavállalójára és a társszolgálatok azon dolgozóira, akinek tevékenysége összefügg a forgalom lebonyolításával. Az alagútban, pályán és az állomási utasforgalom irányításában résztvevő, önállóan munkát végző külső vállalkozók munkavállalóira.

Minden metró dolgozóra.

Akik járművezetői tevékenységet folytatnak.

3. Mi az előírás az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítás ismeretére vonatkozóan?

Az utasítás munkakörre vonatkozó szövegét ismernie kell az M4 metróvonal forgalom lebonyolításában résztvevő munkavállalóknak, valamint azon munkavállalóknak, akiknek tevékenysége az M4 metróvonal forgalom lebonyolításával összefügg. A munkavállalóknak az utasítás kijelölt részeiből vizsgát kell tenniük.

Az utasítás szövegét minden Metró dolgozónak szó szerint ismernie kell.

Az utasítás teljes szövegét ismernie kell a munkáltatói jogkör gyakorlóknak és vizsgát kell tenni belőle.

4. Melyek az M4 metróvonalán alkalmazott jelzőeszközök?

Kézi jelzőeszközök, Járművekre felszerelt jelzőeszközök, Pályán elhelyezett jelzőeszközök

Kézi jelzőeszközök, Járművekre felszerelt jelzőeszközök

Fő jelzőeszközök, Járművekre felszerelt jelzőeszközök, Pályán elhelyezett jelzőeszközök

5. Mit ért a jelzések parancselvén?

A jelzők és jelzőeszközök jelzése parancs, mely azonnali és feltétlen végrehajtást követel! A jelzéseket mindenkor az utasításban meghatározott módon és értelemben kell figyelembe venni. Ez a jelzés parancselve.

Elvileg parancsokat fejeznek ki, amelyeket csak szükség esetén kell végrehajtani.

Azok helyettesítik a szóbeli rendelkezéseket.

6. A következő meghatározásokból melyik állítás igaz?

A jelzésekkel elkövetett mindennemű visszaélés munkáltatói intézkedést von maga után.

A jelzésekkel elkövetett visszaélés, ha az nem okoz balesetet, nem számít fegyelemsértésnek.

A jelzésekkel elkövetett mindennemű visszaélés vagy jelzésekkel közölt parancsok végrehajtásának elmulasztása munkáltatói intézkedést von maga után amennyiben az kiderül.

7. Milyen kapcsolat van az M4 metróvonalán alkalmazott jelzők és jelzőeszközök parancsainak végrehajtása és a vonaton alkalmazott üzemmódok között?

Egyes jelzők és jelzőeszközök jelzéseinek parancsait a vonaton alkalmazott üzemmódoktól függően kell végrehajtani, illetve a jelzések parancsa alapján valamely ténykedést végezni.

A jelzők és jelzések határozzák meg a vonaton alkalmazott üzemmódot.

Nincs összefüggés. A vonatok betáplált menetjelleg szerint közlekednek.

8. Mi az eljárás, ha az utasításban fel nem sorolt jelzés alkalmazása válik szükségessé?

Bevezetéséhez a jóváhagyó hatóság engedélye szükséges.

Bevezetéséhez a Metró Üzemigazgatóság engedélye szükséges

Bevezetéséhez a BKV Zrt. engedélye szükséges.

9. Kiknek kell ismerni az M4 metróvonalán működő jelzőket?

A vonalon vasúti járművet vezető összes járművezetőnek, valamint a vonatforgalom-irányító személyzetnek ismerni kell a tevékenységi területükön működő jelzőket.

Valamennyi a Forgalmi Főmérnökségen dolgozónak ismernie kell.

A metró járműműszaki területen dolgozóknak is ismerniük kell.

10. Hogyan befolyásolja a rendszer a használhatatlan jelzők esetében a vonatok közlekedtetését?

A CBTC rendszer MTO üzemmódban a vonatokat tovább haladtatja.

Megállítja a vonatot és riasztást ad a kezelőszemélyzet felé.

Azonnal megállítja a vonatot.

11. Forgalmi szempontból mit értünk főjelző alatt?

Főjelzők, a járművön alkalmazott üzemmódtól függően szabályozzák a vonatforgalmat és az üzemi járműmozgásokat az M4 metróvonal teljes, CBTC-vel lefedett vágányhálózatán.

Főjelzők melyek elnevezése és jelölése F betűvel történik.

A fővonalon elhelyezett jelzőket és jelzőeszközöket.

12. Az M4 metróvonalán alkalmazott ismétlő jelzőknek mi a feladata?

Azokon a pályaszakaszokon, ahol az ívviszonyok és a rálátási távolság szükségessé teszi, kettős ismétlő jelzést kell alkalmazni.

Ismétlő jelzőt akkor kell üzembe helyezni, ha a távolba látás korlátozottá válik.

A tanuló járművezetők oktatása során segíti a jelzők jelzési képeinek rögzítését.

13. Mi az értelme a „Helytelen irányú menetengedély határ” jelzőnek?

Helytelen irányú menetengedély-határ jelzők, melyek a vágánykapcsolatos állomásokon az engedélyezett helytelen irányú tolatási mozgás határát jelzik.

Jármútelepen a tolatási mozgásokat engedélyezi.

Tolatási mozgások vonalát jelzi.

14. Hogy értelmezzük a fényjelzők jelzési képeit az M4 metróvonalán?

A járműtovábbítás és az alkalmazott vonatvezetési üzemmód függvényében kell a főjelzők és ismétlő jelzők jelzési képeit értelmezni.

A jelzők jelzési képeihez tartozó sebességértéknek megfelelően.

Nem kell értelmezni az automata üzem miatt.

15. MTO üzemmódban hogyan érvényesül a jelzések parancselve?

A jármű biztonságos továbbítását a vonatvezérlő rendszer biztosítja, a jelzések parancselve nem érvényesül.

Ugyanúgy, mint ATPR üzemmódban.

Az M4 vonalán a parancselv nem érvényes.

16. Hogy kell elhelyezni az M4 metróvonalán a fényjelzőket?

A fényjelzőket úgy kell elhelyezni, hogy azok a rálátási távolságból folyamatosan láthatók legyenek. Ha ez nem biztosítható, akkor ismétlő jelzőt kell alkalmazni.

Fényvisszaverő módon a hely függvényében árbocos vagy állványos formában.

Azok az úrszelvény határáig érhetnek csak be.

17. Mi a teendő szabadkézi vezetés esetén "Megállj!" jelzésű főjelzőnél?

A „Megállj!” jelzésű fényjelző előtt a járművet szabadkézi vezetés esetén meg kell állítani.

Szabadkézi vezetés azt jelenti, hogy a következő állomásig szabadon közlekedhet a jármű a jelzési képektől függetlenül.

Szabadkézi vezetés esetén a rendszer az üzemmódtól függetlenül megállítja a járművet.

18. Telepítés szerint milyen típusú főjelzők vannak alkalmazva az M4 metróvonalán?

Kétféle típusú főjelző került telepítésre, melyek alkalmazás és kialakítás szerint területileg elhatárolhatók. Ezek lehetnek vonali főjelzők illetve járműtelepi főjelzők.

Jobb oldalon elhelyezett vagy baloldalon elhelyezett árbocos főjelző illetve törpe árbocos főjelzők.

Nincs különbség az alkalmazott főjelzők között sem típusban, sem telepítésben sem alkalmazásban.

19. Hogyan értelmezhető az M4 metróvonalán alkalmazott vonali főjelző egy zöld és alatta egy fehér fénye?

"A menetengedély határ a jelző mögött van" A vonali főjelző meghaladása MTO üzemben engedélyezett. A nem MTO üzemmódban közlekedő vonat számára a jelzés kétes jelzéseként értelmezendő.

Szabad a jelző meghaladható a következő jelzővel kapott jelzési parancsig.

Szabad a menet engedélyezve van.

20. Mit jelent az M4 metróvonalán alkalmazott vonali főjelző egy zöld fénye?

Szabadkézi vezetéssel a vonatnál vagy egyedül közlekedő vontató járműnél alkalmazható sebességgel engedélyezett.

Szabad a menet a következő állomásig.

Szabad a menet jelzi, hogy az MTO-ban közlekedő vonat menetengedélye megvan.

21. Mit jelent a járműtelepi főjelző „Szabad a továbbhaladás” jelzése?

Az adott vonalnak megfelelő vonatbefolyásoló berendezéssel felszerelt vagy fel nem szerelt vonattal, illetve szolgálati vonattal a vonatnál vagy egyedül közlekedő vontató járműnél alkalmazható sebességgel engedélyezett.

Csak vonatbefolyásoló berendezéssel fel nem szerelt vonatnál alkalmazható.

Csak MTO üzemmódban alkalmazható.

22. Mit jelez az M4 metróvonalán alkalmazott ismétlő jelző?

Az ismétlő jelző azt jelzi, hogy a hozzá tartozó főjelzőn továbbhaladást tiltó vagy engedélyező jelzés van, amikor a vonat eleje az ismétlő jelzőhöz érkezik.

Azt, hogy a MAL az ismétlő jelző mögött van.

MTO üzemben az ismétlő jelzők ki vannak kapcsolva.

23. Mit jelent az M4 metróvonalán alkalmazott ismétlő jelző egy sárga fénye?

MTO üzemmódban közlekedő vonat sebesség szabályozását és megállítást a vonatvezérlő rendszer végzi.

Szabad a jelző meghaladható legfeljebb 50 km/ó sebességgel.

Szabad a jelző meghaladható a következő jelzőn megállj jelzés várható.

24. Ismétlő jelzőn "Egy sárga fény" jelzési képhez mely előírás kapcsolódik?

Szabad kézi vonatvezetéssel közlekedő vonat, fel nem szerelt vonat, illetve szolgálati vonat sebességét úgy kell szabályozni, hogy az ismétlő jelzőhöz tartozó főjelző előtt a vonat feltétlenül megállítható legyen.

Ez egy vonali főjelző. Jelzése egy sárga, meghaladható legfeljebb 50 km/h - val.

Az ismétlő jelző mögött megállj jelzés van ezért az ismétlő jelzőnél kell a vonattal megállni.

25. Hol vannak tolatásjelzők az M4 metróvonal területén?

Az M4 metróvonal járműtelepi területén a CBTC által le nem fedett területeken, valamint a CBTC terület határain kerültek tolatásjelzők alkalmazásra.

A járműtelep területén, a vágány lírán.

A járműtelep területén csak a MÁV összekötő vágányon.

26. Mely vonatokra nem érvényes a „Helytelen irányú menetengedély határ” jelző?

A jelző jelzése a szolgálati vonatokra nem érvényes.

A vonatbefolyásoló berendezéssel fel nem szerelt vonatoknál alkalmazható.

Minden metrónál használt vasúti járműre érvényes.

27. Az alábbiak közül melyik a "Pontos megállás helye" jelző?



28. Mit jelöl a „Pontos megállás helye” jelző?

Szabad kézi vezetés esetén a jelző azt a helyet jelöli az állomáson, ahol a közlekedő személyszállító vonattal az állomásban a pontos megállás érdekében meg kell állni.

A szolgálati vonat megállási helyét.

A tolató vonat megállási helyét.

29. Milyen üzemmódban kell figyelembe venni a „Pontos megállás helye” jelzőt?

Szabad kézi vezetés esetén.

MTO üzemmódban.

Mindegyik üzemmódban.

30. Az alábbiak közül melyik a "Próbapálya CBTC üzemi megállás helye" jelző?



31. Hogy néz ki a „Próbapálya CBTC üzemi megállás helye” jelző?

Középtől kifelé dőlő, vörös-fehér csíkozású gerenda.

Középtől kifelé dőlő, fehér-fekete csíkozású gerenda.

Középtől befelé dőlő vörös-fehér csíkozású gerenda.

32. Mi a neve középről kifelé dőlő vörös-fehér csíkozású gerendának?

Próbapálya CBTC üzemi megállás helye jelző.

Próbapálya megállás helye jelző.

Biztonsági határjelző.

33. Ki köteles kitűzni a fényjelzők érvénytelenítésére szolgáló takaró lemezt?

Biztosítóberendezési szakterület.

A jelzőt a pályafenntartási szakterület köteles kitűzni.

A Járműfenntartási szakterület dolgozói.

34. Ki köteles kitűzni a fényjelzők érvénytelenítésére szolgáló sárga-fekete sávos ferde keresztet?

A jelzőt a pályafenntartási szakterület köteles kitűzni.

A KFM kijelölt megbízottja.

A műszaki ügyeletes

F.2. Forgalmi Utasítás:

1. Az F.2. Forgalmi Utasítás hatálya kiterjed-e külső vállalkozókra?

Az utasítás hatálya továbbá kiterjed az alagútban, pályán és az állomási utasforgalom irányításában résztvevő, önállóan munkát végző külső vállalkozók munkavállalóira.

Nem miután azok nem tartoznak az üzemeltetőhöz.

Csak áttételesen a saját dolgozóink utasításainak betartásával.

2. Mi az előírás a F 2. Utasítás ismeretéről?

Az M4 metróvonal forgalom lebonyolításában részt vevő valamennyi forgalmi munkavállalónak az utasítás munkakörre vonatkozó részét teljeskörűen kell ismernie.

Az M4 metróvonalon az utasítást a Forgalmi főmérnökség valamennyi dolgozójának teljeskörűen ismernie kell.

Az M4 metróvonal forgalom lebonyolításában részt vevő valamennyi forgalmi munkavállalónak az utasítást teljeskörűen kell ismernie.

3. Mit ír elő az F.2. Utasítás a külső vállalkozók munkavállalói számára?

A metró területén belül a pályán, alagútban külső vállalkozók munkavállalói önálló tevékenységet csak az utasításnak a végzett tevékenységgel összefüggő rendelkezéseinek ismeretében folytathatnak.

Külső vállalkozók munkavállalói önálló tevékenységet a Metró területén nem folytathatnak.

Nincs külön szabályozás. Ezt az aktuális munkafeladat szabja meg.

4. Mit nevezünk "végrehajtó forgalmi szolgálatnak"?

Végrehajtó forgalmi szolgálat alatt a vonat- és utasforgalom lebonyolítást és a forgalom-irányítást végző forgalmi munkavállalókat, valamint ezen munkavállalók szolgálati eljáróit értjük.

Végrehajtó forgalmi szolgálat alatt a JÁDI munkakörben foglalkoztatott munkavállalókat értjük.

Végrehajtó forgalmi szolgálat alatt azokat a munkavállalókat értjük, akik szolgálati idejük alatt végrehajtják a szükséges beavatkozásokat.

5. Mit nevezünk "társszolgálatnak"?

Társszolgálatnak nevezük a Társaságon belül az Igazgatóság szervezeti felépítésében meghatározott, a forgalmi szolgálathoz nem tartozó, műszaki feltételeket biztosító szolgálatokat, melyek tevékenységükkel biztosítják az üzemeltetés lebonyolítását.

Társszolgálatnak nevezük azokat a külső munkavállalókat, akik a Metró területén végeznek karbantartási vagy felújítási munkálatokat.

Társszolgálatnak nevezük a forgalmi szolgálathoz tartozó, műszaki szolgálatokat, pályafenntartási szolgálatokat illetve a karbantartói szolgálatokat melyek tevékenységükkel biztosítják az üzemeltetés lebonyolítását.

6. Mit nevezünk "rendelkezések könyve"-nek?

A forgalom lebonyolításával összefüggő vagy a szolgálat ellátásával kapcsolatos rendelkezések kiadására szolgáló dokumentáció.

Rendelkezések könyvének nevezzük a sorszámozott parancskönyv rendelkezéseket tartalmazó mellékletét.

A forgalom lebonyolításával összefüggő vagy a szolgálat ellátásával kapcsolatos utasítások összesítésére szolgáló könyv formátumú dokumentációt.

7. Mit ért értesítő könyv alatt és mi a célja?

Az értesítő könyv nem közvetlenül a forgalom lebonyolításával, hanem a szolgálat ellátásával vagy a munkaviszonnyal összefüggő értesítéseket tartalmazó szolgálati okmány.

A szolgálati főnök vasútbiztonsággal kapcsolatos fontos és halasztást nem tűrő rendelkezései kiadására szolgáló dokumentáció.

A parancskönyvi rendelkezések gyűjtésére szolgáló napló.

8. Mit nevezünk rendelkezésnek?

A végrehajtó dolgozók felé adott, a forgalom lebonyolításával vagy valamely ténykedés végzésével kapcsolatos szóbeli vagy írásbeli utasításokat, közléseket rendelkezésnek nevezzük.

Rendelkezésnek nevezzük végrehajtó dolgozók felé adott, a forgalom lebonyolításával kapcsolatos szóbeli utasításokat.

Rendelkezésnek nevezzük a társszolgálatok felé adott, a forgalom lebonyolításával vagy valamely ténykedés végzésével kapcsolatos szóbeli utasításokat, közléseket.

9. Mit jelent a "döntési jogosultság"?

Rendelkezés kiadásának joga, amely egy szolgálati beosztáshoz vagy átruházott jogkör esetén a megbízott tevékenységéhez kötődik.

Szolgálati előljáró döntési joga.

Zavar elhárítási tevékenységre vagy a külső beavatkozó egységek munkájának koordinálására vonatkozó döntések kiadásának joga.

10. Mit jelent az "intézkedési jog"?

Forgalmi zavar vagy forgalmi esemény elhárítására egy szolgálati hely vagy a helyszínen egy megbízott számára a zavar elhárítási tevékenységre vagy a külső beavatkozó egységek munkájának koordinálására vonatkozó utasítás kiadásának joga.

Helyszínen egy megbízott számára a zavar elhárítási tevékenységre vonatkozó utasítás kiadásának joga.

Külső beavatkozó egységek munkájának koordinálására vonatkozó utasítás kiadásának joga.

11.Mit jelent az állomási diszpécser-járművezető munkakör?

Az állomási diszpécser - járművezető (a továbbiakban: JÁDI) a rendelkezésére álló technikai eszközök segítségével irányítja és ellenőrzi az állomás utasforgalmát, üzemelteti a felügyelete alá tartozó mozgólépcsőket, lifteket és berendezéseket. Kirendelés esetén járművezetői feladatokat lát el.

Olyan járművezetőt, aki néha állomási diszpécser is lehet.

Olyan állomási diszpécsert, aki régebben volt járművezető, de már nem jogosult vezetni.

12.Mi a feladata a kocsiszíni diszpécsernek?

A kocsiszíni diszpécser (KODI) a hozzá beosztott járművezetők szolgálati elöljárója. A járműtelepi mozdató járművezetők a KODI-nál jelentkeznek szolgálatra. A szolgálati beosztással kapcsolatban döntési joga van. Szervezi a szükséges kocsiszíni tolatási mozgásokat, próbafutásokat, illetve a kocsiszíni ki- és beállítások rendjét. Kapcsolatot tart a járműműszaki csoportvezetővel és a központi diszpécserszolgálattal. Közvetlen szolgálati elöljárója a BLP.

Járműtelepi forgalmi szolgálattelvő, járműfelügyeleti és vonatforgalom-irányítási tevékenységet lát el a rendelkezésre álló technikai berendezések segítségével. Ő végzi a járművek élesztését, altatását, valamint azok központi felügyeletét, és ellenőrzi az automatikus üzemmódban közlekedő személyszállító járművek műszaki állapotát.

A járművezetői tevékenységet végzők szolgálati elöljárója. Irányítja és segíti a szolgálatban lévő, járművezetői tevékenységet ellátó dolgozók munkáját. A közlekedő szerelvények járműműszaki meghibásodásával kapcsolatos kérdésekben döntési joga van. Rendkívüli esemény esetén a KFM, helyszíni megbízottjaként kirendelheti.

13.Mi a feladata a mozdató járművezetőnek?

A mozdató járművezető speciális munkakörben foglalkoztatott metró-járművezető. A vonalon alkalmazott típusú kocsikból összeállított szerelvény, vonat egyszemélyi felelős vezetője. Közvetlen szolgálati elöljárója vonali körzetben az instruktor, járműtelepen a KODI.

A mozdató-járművezető a vonalon alkalmazott típusú kocsikból összeállított szerelvény csökkentett (ATPR) üzemmódban közlekedő vonat egyszemélyi felelős vezetője. Feladata a vonalon üzemeltetett utasszállító járműtípus ATPR üzemmódban történő vezetése.

A mozdató-járművezető a vonalon alkalmazott típusú kocsikból eltérő típusú, azokból összeállított szerelvény csökkentett (ATPR) üzemmódban közlekedő vonat egyszemélyi felelős vezetője. Feladata a vonalon üzemeltetett utasszállító járműtípus ATPR üzemmódban történő vezetése.

14.Mit ért a beavatkozó járművezető tevékenységi körén?

Üzemszerű forgalomtól eltérő vagy rendkívüli esemény esetén érvényes járművezetői jogosultsággal rendelkező, a KFM által beavatkozásra kirendelhető, alapvetően nem járművezetői munkakörben foglalkoztatott munkavállaló, aki megfelel a járművezetés feltételeinek.

Az olyan oktató járművezetőt, aki szükség esetén beavatkozik a tanuló járművezető munkájába.

Az olyan járművezetőt, aki jogosulatlanul beavatkozik másik járművezető munkájába.

15.Mit ért központi járműfelügyelet alatt?

Központi járműfelügyelet: A diszpécserközpontban rendelkezésre álló technikai eszközök segítségével ellátott tevékenység. A járművezető nélküli üzemben a járműfelügyeletet üzemszerűen a BLP látja el, mint központi járműfelügyelő.

Menetközben a jármű középső kocsjában történő jelenlétet.

A Járműműszaki szakterület által végzett műszaki, karbantartási tevékenységet.

16.Lehet-e fedélzeti járműfelügyeletet ellátni, járművezetői képesítés nélkül?

Ha biztonsági okból az üzemképes és működőképes MTO üzemben közlekedő vonat központi járműfelügyelete nem elégséges, helyszíni felügyelet biztosítandó a vonaton tartózkodó személy által, aki a fedélzeti járműfelügyelő. A fedélzeti járműfelügyeleti tevékenységet végző személy általában járművezetői képesítéssel rendelkezik, de egyes feladatokat esetenként járművezetői képesítés nélküli személy is elláthat.

Tilos járművezetői képesítés nélkül fedélzeti járműfelügyeletet ellátni.

Nincs meghatározva miután a fedélzeti felügyelet nincs összefüggésben a jármű közlekedtetésével.

17.Mit ért váltókezelő tevékenység alatt?

A váltókezelő olyan váltóállításra kiképzett forgalmi dolgozó, aki vágánykapcsolatos állomáson vagy járműtelepen teljesít szolgálatot. A KFM rendelkezésére helyi kezelésben végzi a vágánykapcsolathoz tartozó váltók helyszíni kézi állítását. Az általa kézzel állított váltók forgalmi szempontból, valamint vágányútnak megfelelő helyes állásáért egyszemélyben felelős. Rendkívüli esetben a KFM megbízottjaként helyszíni feladatok ellátására kirendelhető.

Nincs ilyen tevékenység a M4 metró üzemében.

A váltók, javítását karbantartását végző szakembert és tevékenységét.

18. Mit nevezünk "járműtelepi egyéb vágányok"-nak?

Egyéb vágányoknak nevezzük a harmadik-sínnel el nem látott, fényjelzők által szabályozott vágányok összességét, ahol az egyéb járműmozgások csak külön engedélyre végezhetők.

Azokat a járműtelepi vágányokat ahol az egyéb járműmozgások csak külön engedélyre végezhetők.

Azokat a forgalmi vágányokat ahol az egyéb járműmozgások csak külön engedélyre végezhetők.

19. Mit nevezünk térköznek?

Térköznek nevezzük a vasúti pálya fizikai vagy virtuális határral rendelkező szakaszait. Ez esetenként megegyezik valamilyen objektum (jelző, váltó, pályaszakasz) vagy virtuális blokk által határolt területtel.

Két haladó vonat közötti távolságot.

Két állomás közötti távolságot.

20. Mit nevezünk fizikai térköznek?

Fizikai térköznek nevezzük az egy sínáramkör által felügyelt szakaszt.

Fizikai térköznek nevezzük a két szomszédos fényjelző közötti szakaszt.

Fizikai térköznek nevezzük a két szomszédos állomás közötti szakaszt.

21. Mi a menetengedély - határ?

A menetengedély-határ (a továbbiakban: MAL) a CBTC rendszer által valamely védendő objektumra számított megállási pont (funkcionális, biztonsági MAL).

Az összefutó vágányoknál az a pont ahol a járművel meg kell állni ahhoz, hogy a másik vágányon történő mozgást ne akadályozzuk.

A vonal vége ameddig a vonatok utat szállíthatnak.

22. Mit nevezünk lezárható váltónak?

Lezárhatónak nevezzük azt a váltót, amelynek állítása elektromos úton vagy a helyszínen mechanikus váltózárral vagy egyéb csúcssín rögzítő szerkezettel megakadályozható.

Lezárhatónak nevezzük azt a váltót, amelynek állítása a helyszínen mechanikus váltózárral vagy egyéb csúcssín rögzítő szerkezettel megakadályozható.

Lezárhatónak nevezzük azt a váltót, amelynek állítása elektromos úton megakadályozható.

23. Mit nevezünk aláváltásnak?

Aláváltás történik, amikor az állítási folyamat közben a vonat csúcs felől, érkezik a váltóra. A kerék vagy beköszöl, vagy az egyik kerékpár a jobb a másik kerékpár a bal vágány irányába terelődik. Mindkét eset kisiklást eredményez.

Amikor a jármű gyök felőli irányból a számára helytelen irányba álló váltóra ráhalad, és a csúcssínek átállítását a jármű kerekei végzik.

A tényleges kisiklást.

24. Mit nevezünk forgalom leállításának?

Forgalmi szempontból leállásnak nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki vagy havária esemény bekövetkezése miatt a forgalmat a teljes vonalon vagy vonalszakaszon részlegesen, 15 percnél hosszabb ideig le kell állítani, az utasokat az állomásból el kell távolítani.

Forgalmi szempontból leállásnak nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki vagy havária esemény bekövetkezése miatt a forgalmat a teljes vonalon vagy vonalszakaszon részlegesen, 10 percnél hosszabb ideig le kell állítani, az utasokat az állomásból el kell távolítani.

Forgalmi szempontból leállásnak nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki vagy havária esemény bekövetkezése miatt a forgalmat a teljes vonalon vagy vonalszakaszon részlegesen, 5 percnél hosszabb ideig le kell állítani, az utasokat az állomásból el kell távolítani.

25. Mit nevezünk forgalom korlátozásának?

Forgalom korlátozásának nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki esemény bekövetkezése miatt az információszerzés, forgalomszabályozás vagy a hibaelhárítás céljából a vonatforgalom időlegesen 15 percnél rövidebb ideig korlátozásra kerül vagy, jelentős mértékben lelassul, lebonyolítása megnövekedett menetidővel történik. A forgalomirányítás részére a forgalom korlátozása egy forgalomszabályozási eszköz.

Forgalom korlátozásának nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki esemény bekövetkezése miatt az információszerzés, forgalomszabályozás vagy a hibaelhárítás céljából a vonatforgalom időlegesen 10 percnél rövidebb ideig korlátozásra kerül vagy, jelentős mértékben lelassul, lebonyolítása megnövekedett menetidővel történik. A forgalomirányítás részére a forgalom korlátozása egy forgalomszabályozási eszköz.

Forgalom korlátozásának nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki esemény bekövetkezése miatt az információszerzés, forgalomszabályozás vagy a hibaelhárítás céljából a vonatforgalom időlegesen 5 percnél rövidebb ideig korlátozásra kerül vagy, jelentős mértékben lelassul, lebonyolítása megnövekedett menetidővel történik. A forgalomirányítás részére a forgalom korlátozása egy forgalomszabályozási eszköz.

26. Mi az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata?

Az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata a pálya feszültségmentesítési folyamatában, a kikapcsolt tápkörzet együttes biztonsági feltételeinek garantálása (a visszakapcsolás elleni reteszelés, rövidrezárás-földelés biztosítása).

Az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata a pálya feszültségmentesítési folyamatában a rövidrezárás-földelés biztosítása.

Az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata a pálya feszültségmentesítési folyamatában a visszakapcsolás elleni reteszelés.

27. Mit nevezünk személyszállító vonatnak?

A személyszállító vonat a vonalra érvényes típusengedéllyel rendelkező, utasszállító jármű jelölésére használt fogalom.

A személyszállító vonat általában állomások közötti közlekedés céljából forgalomba állított olyan szerelvény, amely az előírt jelzőeszközökkel, felszerelési tárgyakkal, vonatszámokkal, menetkormányokkal el van látva, és amelyen vonatszermélyzet teljesít szolgálatot.

Személyszállító vonatnak nevezzük azokat a vasúti járműveket, amelyek személyek szállítására vannak rendszeresítve.

28. Mit nevezünk tesztvonatnak?

MTO üzemmódra alkalmas jármű, amely közlekedtetésének célja az M4 metróvonalon a személyszállító járművek műszaki berendezéseinek, valós forgalmi körülmények közötti tesztelése.

Tesztvonatoknak nevezzük azokat a vonatokat, amelyek tesztfutás céljából közlekednek a járműtelep próbapályáján.

Tesztvonatoknak nevezzük azokat a vonatokat, amelyek az üzemi vágányokon üzemi technológiai tesztelése célból olyan szándékos helyváltoztatást hajtanak végre amely mozgások nem a vonatközlekedés célból történnek, és nem a vasútüzem elsődleges funkcióját szolgálják.

29. Mit nevezünk havária eseménynek?

Havária esemény minden olyan szándékos vagy gondatlan tevékenység, illetve mulasztás miatt bekövetkező esemény, továbbá minden olyan természeti katasztrófa, elemi csapás, amely a közérdekű üzem működését megzavarja.

Havária esemény minden olyan nem szándékos tevékenység vagy természeti katasztrófa, amely a közérdekű üzem működését megzavarja.

Havária esemény minden olyan szándékos vagy gondatlan tevékenység, amely a közérdekű üzem működését megzavarja.

30. Az alábbiak közül mi a forgalmi szolgálat feladata?

- együttműködés a társszolgálatokkal.

- a rábízott feladatokat véleményezni.

- tájékozódni a szolgálat átadás idejéről.

31. A kiképzés alatt álló személyek mikor végezhetnek gyakorlati munkát?

A kiképzés alatt álló személyek csak a szolgálatban lévő, megfelelő vizsgával rendelkező vasútszakmai oktató jelenlétében és felelősségére, munkamódszer-átadás esetén megfelelő vizsgával és megbízólevéllel rendelkező dolgozó felügyelete mellett végezhetnek gyakorlati munkát.

A kiképzés alatt álló személyek csak a szolgálatban lévő, megfelelő vizsgával rendelkező járművezető jelenlétében és felelősségére, munkamódszer-átadás esetén megfelelő gyakorlattal rendelkező dolgozó felügyelete mellett végezhetnek gyakorlati munkát.

A kiképzés alatt álló személyek csak a szolgálatban lévő, nagy tapasztalattal rendelkező két járművezető jelenlétében és felelősségére, végezhetnek gyakorlati munkát.

32. Az alábbiak közül mi a kiképzett dolgozó kötelessége?

az elrendelt szakmai vizsgákon megfelelni.

az elrendelt szakmai vizsgákon évente egyszer részt venni.

az elrendelt szakmai vizsgákon negyedévente megfelelni.

33. Mi a kötelessége a forgalmi dolgozónak, ha a szolgálatra jelentkezés helyén a kiadott rendelkezéseket nem tudja elolvasni?

Köteles hangrögzítőre kapcsolt hírközlő eszközökön keresztül tájékozódni a szolgálati elöljárónál.

Köteles a társszolgálatoktól tájékoztatást kérni.

Erre vonatkozóan nincs kötelezettsége mivel a szolgálati elöljárójának feladata a teljes körű tájékoztatás.

34. A forgalmi dolgozó kötelezhető-e a megjelölt munkaidején túli szolgálat teljesítésére?

A forgalmi dolgozó, indokolt esetben, az egyéb vonatkozó előírások betartása mellett, a szolgálati beosztásban megjelölt munkaidején túl is köteles szolgálatot teljesíteni. Rendkívüli esemény ideje alatt a szolgálat átadás-átvétel időpontja a körülmények figyelembe vételével módosulhat.

A forgalmi dolgozó, indokolt esetben sem kötelezhető a szolgálati beosztásban megjelölt munkaidején túli szolgálat teljesítésére.

Igen, a forgalmi dolgozó a szolgálati beosztásban megjelölt munkaidején túl is köteles szolgálatot teljesíteni amennyiben a munkáltató bármilyen okból erre kötelezi.

35. Miről kell gondoskodni a vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat járművezetés során?

Vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat esetén a járművezetés során gondoskodni kell a járművezető és az utasok elkülönítéséről.

Vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat esetén a járművezetés során gondoskodni kell a két járművezetőről.

Vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat esetén a járművezetés során gondoskodni kell az utasok kiszállításáról a vezetés megkezdése előtt.

36. Hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlőeszköznek számít-e a szolgálati mobiltelefon?

A szolgálati mobiltelefon nem hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlőeszköz.

Csak abban az esetben, ha előzetesen bekapcsolják a telefon hangrögzítő funkcióját.

Igen a szolgálati mobiltelefon hangrögzítő berendezésnek számít.

37. Milyen előírás vonatkozik a Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartására vonatkozóan?

A Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartása kötelező.

A Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartása nem kötelező.

A Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartása csak indokolt esetben kötelező.

38. Milyen előírás vonatkozik a rádiótelefonra érkező hívásra vonatkozóan?

A hívásokra késedelem nélkül jelentkezni kell! A rádiótelefonon történő hívásra a vevő fél köteles válaszolni.

A rádiótelefonra érkező hívásra mindenesetben a szolgálati elöljárónak kötelessége jelentkezni.

A rádiótelefonra érkező hívásra csak akkor kell jelentkezni, ha egyértelműen szolgálati utasítás érkezik.

39. Hol kell szabályozni a rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat?

A rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat a Vonali Végrehajtási Utasításban kell meghatározni.

A rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat az F.2. Forgalmi Utasításban kell meghatározni.

A rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat az A.3. Műszaki Üzemeltetési Szabályzatban kell meghatározni.

40. Milyen kötelezettsége van a KFM-nek a beavatkozásra kirendelt JÁDI-val szemben?

A beavatkozásra kirendelt JÁDI-t a KFM az érvényes írásbeli rendelkezésekről, azok tartalmáról a kirendeléskor köteles rádiótelefonon figyelmeztetni.

A beavatkozásra kirendelt JÁDI-t a KFM köteles a beavatkozást megelőzően legkésőbb 1 órával írásban értesíteni.

A beavatkozásra kirendelt JÁDI-t a KFM csak az Instruktor előzetes engedélye után rendelheti ki a beavatkozásra.

41. Milyen előírás vonatkozik a monitorok, számítógépek kezelő általi hangbeállítására?

A monitorok, számítógépek alapértelmezett hangbeállításának halkítása, illetve némítása, az akusztikus visszajelző egységek csatlakozásának megszakítása az akusztikus riasztás hiánya miatt annak késői észlelését, elmulasztását okozhatja, ezért a hangbeállítások kezelő általi módosítása tilos!

A monitorok hangbeállításának halkítása, illetve némítása az akusztikus figyelmeztetés elmulasztását okozhatja, ezért a hangbeállítások kezelő általi módosítása tilos!

A vasútbiztosító- és forgalomirányító berendezés beüzemelésékor a rendszer monitorok optimális beállítással kerülnek beüzemelésre. A monitorok színbeállításának, felbontásának megváltoztatása a helyes megjelenítés elvesztését okozhatja, ezért a módosításuk tilos!

42. Hogyan történik üzemszerűen a személyszállító vonatok közlekedése az M4 metróvonalán?

Az M4 metróvonalon üzemszerűen a személyszállító vonatok közlekedése a CBTC vonatvezérlő rendszer felügyelete alatt MTO üzemmódban az utasbiztonsági feltételeket biztosító periférikus rendszerek rendelkezésre állásával történik.

Az M4 metróvonalon üzemszerűen a személyszállító vonatok közlekedése a CBTC vonatvezérlő rendszer felügyelete alatt ATPR üzemmódban az utasbiztonsági feltételeket biztosító periférikus rendszerek rendelkezésre állásával történik.

Az M4 metróvonalon üzemszerűen a személyszállító vonatok közlekedése a CBTC vonatvezérlő rendszer felügyelete alatt MTO üzemmódban az utasbiztonsági feltételeket folyamatosan biztosító kiegészítő járművezető kísérettel történik.

43. Mikor működtethetők az állomások egyszemélyes üzemmódban?

A technikai és biztonsági feltételek rendelkezésre állása esetén az állomások egyszemélyes üzemmódban működtethetők.

Az állomások egyszemélyes üzemmódban is működtethetők a KUD felügyelete mellett.

Az állomások egyszemélyes üzemmódban csak akkor működtethetők, ha a KFM erre engedélyt adott.

44. Mikor működtethetők az utasszállító vonatok MTO üzemmódban?

A technikai és biztonsági feltételek rendelkezésre állása esetén az utasszállító vonatok MTO üzemmódban működtethetők.

Az utasszállító vonatok MTO üzemmódban csak akkor működtethetők, ha JÁDI teljesít rajta szolgálatot.

Az utasszállító vonatok MTO üzemmódban csak akkor működtethetők, ha beavatkozásra képes kíséző járművezető ellenőrzi a jármű közlekedését a teljes vonalon.

45. Üzemszerűen lehet-e személyeket szállítani MTO üzemmódtól eltérő üzemmódban közlekedő vonaton?

MTO üzemmódtól eltérő üzemmódban a vonat üzemszerűen utasokat nem szállíthat!

MTO üzemmódtól eltérő üzemmódban a vonat üzemszerűen utasokat csak akkor szállíthat, ha a JÁDI vezeti a járművet és kirendelt segítők vigyáznak az utasokra.

MTO üzemmódtól eltérő üzemmódban a vonat üzemszerűen utasokat csak üzemszünetben szállíthat.

46. Mikor kell a pályát feszültség alá helyezni?

A pályát feszültség alá kell helyezni az első vonat végállomási indulása előtt legalább 15 perccel.

Üzem kezdet előtt legalább 15 perccel.

Az első vonat indulása előtt legalább 15 perccel.

47. Mikor kell a kocsiszíni és vonali szerelvénytároló-helyeket feszültség alá helyezni?

A kocsiszíni és vonali szerelvénytároló-helyeket a vonatok élesztési idejének megfelelően a tároló-helyről történő indulás előtt legalább 25 perccel.

Üzem kezdet előtt legalább 15 perccel.

Az első vonat indulása előtt legalább 15 perccel.

48. A KFM mindaddig, amíg a munkacsapatok be- és kiléptetésével megbízott valamennyi forgalmi dolgozó jelentését meg nem tette...

pálya feszültség alá helyezését nem rendelheti el a szükséges biztonsági intézkedések megtétele nélkül még akkor sem, ha a feszültség alá helyezés időpontja elérkezett.

csak akkor rendelheti el a pálya feszültség alá helyezését a szükséges biztonsági intézkedések megtétele nélkül, ha elérkezett a pálya feszültség alá helyezésének időpontja, mivel ettől eltérni nem lehet.

a pálya feszültség alá helyezését kizárólag a MÜDI rendelheti el.

49. Mi a teendő feszültség alá helyezés előtt, ha nem teljes körű a jelentés leadás?

A teljes körű jelentés hiányában a KFM a hiányzó munkacsapat iránt a MÜDI-nél köteles érdeklődni.

A teljes körű jelentés hiányában a KUD a hiányzó munkacsapat iránt a MÜDI-nél köteles érdeklődni.

A teljes körű jelentés hiányában a KFM a hiányzó munkacsapat iránt a KUD-nál köteles érdeklődni.

50. Hogyan történik írásban feszültség alá helyezésről vonatkozó rendelkezés kiadása?

A rendelkezést az Észak-Déli metróvonal KFM-én keresztül kell kiadni és végrehajtani.

A rendelkezést az Kelet-Nyugati metróvonal KFM-én keresztül kell kiadni és végrehajtani.

A rendelkezést az Észak-Déli metróvonal KUD-án keresztül kell kiadni és végrehajtani.

51. Kik a felelősek a vonatok időben történő forgalomba állításáért?

A vonatok időben történő forgalomba állításáért a forgalomba állítást végző és előkészítő dolgozók a KFM, a BLP, a KODI, ATPR üzemmódban történő forgalomba állítás esetén a vonatszemélyzet, a szerelvény kiszolgálást végző műszaki dolgozók munkakörüknek megfelelően.

A vonatok időben történő forgalomba állításáért a forgalomba állítást végző és előkészítő dolgozók a KFM, a BLP, a KUD, ATPR üzemmódban történő forgalomba állítás esetén a vonatszemélyzet, a műszaki dolgozók munkakörüknek megfelelően.

A vonatok időben történő forgalomba állításáért a forgalomba állítást végző és előkészítő dolgozók a KFM, a BLP, a JÁDI, ATPR üzemmódban történő forgalomba állítás esetén a vonatszemélyzet, a műszaki dolgozók munkakörüknek megfelelően.

52. Miről kell gondoskodnia a KFM-nek ha a forgalomba állás helytelen irányba történik?

Ha a forgalomba állás helytelen irányba történik, a KFM köteles a peronra folyamatos utastájékoztatás adásáról gondoskodni.

Ha a forgalomba állás helytelen irányba történik, a KFM köteles a peronra biztosító személyeket küldeni.

Nem történhet forgalomba állás helytelen irányból.

53. Ki köteles intézkedni a vonat sikertelen távvezérelt élesztése esetén?

Sikertelen távvezérelt élesztés esetén a vonat riasztást küld az ATS kezelőfelületére, amely alapján a BLP a helyszíni élesztés érdekében köteles a KFM-től a járművezető kirendelését kérni.

Sikertelen távvezérelt élesztés esetén a vonat riasztást küld az ATS kezelőfelületére, amely alapján a KUD a helyszíni élesztés érdekében köteles a BLP-től a járművezető kirendelését kérni.

Sikertelen távvezérelt élesztés esetén a vonat riasztást küld az ATS kezelőfelületére, amely alapján a BLP a helyszíni élesztés érdekében köteles a KFM-től az instruktor kirendelését kérni.

54. Utasok számára megnyitott állomáson kinek a feladata a vonat élesztése, a KFM miről köteles gondoskodni?

A vonat helyi élesztéssel, járművezetői közreműködéssel történhet, a KFM köteles a vonatra járművezetőt és a peronra az utasok vonattal való elkülönítését biztosító személyzetet kirendelni.

A vonat helyi élesztéssel, instruktor közreműködéssel történhet, a KFM köteles a vonatra kirendelni.

A vonat helyi élesztéssel, járművezetői közreműködéssel történhet, a KFM köteles a vonatra járművezetőt és a peronra az utasok vonattal való elkülönítését biztosító személyt az MVD-t kirendelni.

55. Hogyan kell megválasztani a biztonsági járat sebességét?

A biztonsági járat közlekedésének sebessége legfeljebb 40 km/h, a jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy az esetlegesen jelentkező akadály előtt feltétlenül megállítható legyen.

A biztonsági járat közlekedésének sebessége legfeljebb 50 km/h, a jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy a jelentkező akadály előtt biztosan megállítható legyen.

A biztonsági járat közlekedésének sebessége legfeljebb 30 km/h, a jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy az esetlegesen jelentkező akadály előtt megállítható legyen.

56. Kik szállíthatók a biztonsági járattal?

A biztonsági járattal utasokat szállítani tilos, a KFM engedélyével indokolt esetben belső vagy külső munkavállalók szállíthatók.

A biztonsági járattal utasokat szállítani tilos, az instruktor engedélyével indokolt esetben belső vagy külső munkavállalók szállíthatók.

A biztonsági járattal személyeket szállítani mindenkor szigorúan tilos!

57. Mi az eljárás sikertelen ajtózáras esetén?

A kezelőfelületről távvezérelten meg kell kísérelni az ajtók teljes nyitását, majd késleltetve a zárását. Ha ez sem vezet eredményre a KFM utasítja a KUD-ot az állomás távfelügyeletbe vételére, és helyszínrre küldi a beavatkozó járművezetőt a helyszíni intézkedés megtételére.

A kezelőfelületről távvezérelten meg kell kísérelni az ajtók teljes nyitását, majd rögtön a zárását. Ha ez sem vezet eredményre a KFM utasítja a KUD-ot az állomás távfelügyeletbe vételére, és helyszínrre küldi az instruktor a helyszíni intézkedés megtételére.

A kezelőfelületről távvezérelten meg kell kísérelni az ajtók teljes nyitását és zárását. Ha nem vezet eredményre a KFM utasítja a KUD-ot az állomás távfelügyeletbe vételére, és helyszínrre küldi a MVD-t a helyszíni intézkedés megtételére.

58. Kinek a részére kell jelenteni az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztásokat?

Az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztást a központi diszpécsterszolgálat (BLP vagy KFO) haladéktalanul köteles a KFM-nek jelenteni.

Az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztást a központi diszpécsterszolgálat (BLP vagy KFO) haladéktalanul köteles a KODI-nak jelenteni.

Az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztást nem kell jelenteni.

59. Kinek kell jelenteni a vonatokról érkező hibajelzéseket és vészhívásokat?

A járműfelügyeleti rendszeren keresztül érkező hibajelzéseket, valamint a vonatokról a távfelügyeleti rendszeren keresztül érkező vészhívásokat a BLP vagy a KFO hatáskörnek megfelelően a KFM-nek vagy az instruktornak azonnal jelenteni köteles.

A hibajelzéseket, valamint a vészhívásokat a KFO vagy a KUD hatáskörnek megfelelően a KFM-nek és az instruktornak azonnal jelenteni köteles.

A hibajelzéseket, valamint a vészhívásokat a BLP vagy a KODI hatáskörnek megfelelően a KFM-nek azonnal jelenteni köteles.

60. Az alábbiak közül mi a kötelessége a KFM-nek, állomási túlfutás esetén?

Állomási túlfutás esetén a KFM köteles a vonatba utas-tájékoztatás adásáról gondoskodni.

Állomási túlfutás esetén a KFM köteles a vonatból az utasok mentéséről gondoskodni.

Állomási túlfutás esetén a KFM köteles értesíteni a JÁDI-t.

61. Áthaladás program hány vonatnak, hány állomásra állítható be?

Az áthaladás beállítható egy vagy több peronra, valamint egy vagy több vonat részére.

Az áthaladás beállítható egy vagy több peronra, egy vonat részére.

Az áthaladás beállítható egy peronra, egy vagy több vonat részére.

62. Kinek a kötelessége az MTO-ban történő állomási áthaladás beprogramozása?

Állomási áthaladtatást az MTO üzemmódban közlekedő vonatok részére az ATS kezelő felületről a központi diszpécser szolgálat a berendezés a kezelési utasítás előírásai szerint programozza be.

Állomási áthaladtatást az MTO üzemmódban közlekedő vonatok részére az ATS kezelő felületről a berendezés a kezelési utasítás előírásai szerint a BLP programozza be.

Állomási áthaladtatást az MTO üzemmódban közlekedő vonatok részére az ATC kezelő felületről a berendezés a kezelési utasítás előírásai szerint a KFO programozza be.

63. Hol történhet a vonatok üzemszüneti tárolása a vonalon?

Vonatok tárolása szükség esetén, a vonalon is történhet, első sorban a két végállomás fordítóvágányain és a Keleti pályaudvar állomás jobb kihúzóvágányán.

Vonatok tárolása szükség esetén, a vonalon is történhet, első sorban a két végállomás fordítóvágányain és a Déli pályaudvar állomás bal kihúzóvágányán.

Vonatot feszültség alatti pályán altatva tárolni - tűzjelző rendszerrel ellátott vágányokon - a tűzjelző rendszer bekapcsolt üzemképes állapotában szabad.

64. Mi a teendője a KFM-nek ha az altatásra kiválasztott hely a távvezérelt altatás beállítására nem alkalmas?

Ha az altatásra kiválasztott hely a távvezérelt altatás beállítására nem alkalmas, abban az esetben a vonat altatása csak helyileg végezhető, amit a KFM által kirendelt járművezetőnek kell végezni.

Ha az altatásra kiválasztott hely a távvezérelt altatás beállítására nem alkalmas, abban az esetben a vonat altatását a KFM nem rendelheti el.

Ha az altatásra kiválasztott hely a távvezérelt altatás beállítására nem alkalmas, a vonatot a KFM-nek tovább kell haladtatnia.

65. Mi a teendője a KFM-nek helyszíni altatás esetén, ha az altatásra kijelölhető vonali tároló helyen a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása (menekítő járda nélküli terület) nem lehetséges?

Helyszíni altatás esetén, ha más módon a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása nem lehetséges (menekítő járda nélküli terület) a KFM köteles a jármű elhagyásának biztosítása érdekében személyzetet kirendelni.

Helyszíni altatás esetén, ha más módon a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása nem lehetséges (menekítő járda nélküli terület) a fülke elhagyását a KFM biztonsági okokból nem engedélyezheti.

Helyszíni altatás esetén, ha más módon a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása nem lehetséges (menekítő járda nélküli terület) a KFM kiségitő járművezetőt küld a helyszínre.

66. Mi a teendő, ha a vonatot olyan vágányon kell tárolni, ahol a tűzjelző rendszer hibás vagy kikapcsolt illetve tűzjelző rendszerrel el nem látott?

A KFM köteles gondoskodni az altatott szerelvény helyi vagy távfelügyeletéről. Ilyen esetben a tárolás csak folyamatos helyszíni vagy távfelügyelet biztosításával szabad.

A BLP köteles gondoskodni az altatott szerelvény helyi vagy távfelügyeletéről. Ilyen esetben a tárolás csak folyamatos helyszíni vagy távfelügyelet biztosításával szabad.

Az instruktor köteles gondoskodni az altatott szerelvény helyi vagy távfelügyeletéről. Ilyen esetben a tárolás csak folyamatos helyszíni vagy távfelügyelet biztosításával szabad.

67. Hogyan lehet vonattal szolgálati küldeményt alagútba szállítani?

Alagútba történő szállítás csak utasok nélkül közlekedő vonattal történhet ATPR üzemmódban.

Alagútba történő szállítás csak utasok nélkül közlekedő vonattal történhet MTO üzemmódban.

Alagútba történő szállítás utasokkal közlekedő vonattal is történhet ATPR üzemmódban.

68. Mi a teendője a KFM-nek az utolsó vonatok késése esetén?

Az utolsó vonatok késése esetén a KFM haladéktalanul köteles értesíteni a fődiszpécser szolgálatot, valamint az átszálló állomás érintettsége esetén az illetékes metróvonal KFM-ét.

Az utolsó vonatok késése esetén a KFM csak a fődiszpécser szolgálatot köteles értesíteni a késedelem okáról.

Az utolsó vonatok késése esetén a KFM utastályékoztatást köteles adni.

69. Mi a teendője a KFM-nek az utolsó vonat üzemképtelenséggel járó meghibásodása esetén?

Az utolsó vonat üzemképtelenséggel járó meghibásodása esetén – rendelkezésre álló tartalék szerelvény esetén – a KFM a tartalék szerelvényt haladéktalanul indítani köteles.

Az utolsó vonat üzemképtelenséggel járó meghibásodása esetén a KFM-nek nem kell, tartalék szerelvényről gondoskodni mivel üzemszünet következik.

Az utolsó vonat üzemképtelenséggel járó meghibásodása esetén a KFM helyszíni megbízottat küld a helyszínre.

70. A harmadik-sín kikapcsolása után mi biztosítja a rövidre zárást-földelést?

A TPEP vagy PEP kapcsoló működtetése biztosítja a visszakapcsolás megakadályozását és a rövidrezárás-földelés elvégzését.

Az alagúti kioldó vagy peronvészkapcsoló működtetése biztosítja a visszakapcsolás megakadályozását és a rövidrezárás-földelés elvégzését.

A TPEP és PEP kapcsoló működtetése biztosítja a visszakapcsolás megakadályozását és a rövidrezárás elvégzését.

71. Mi a kirendelt járművezető kötelessége a kirendelés után?

A beavatkozó járművezető a vonathoz történő kirendelés után köteles rádiótelefon-próbát tartani és rádiótelefonon bejelentkezni az instruktornál.

Bejelentkezni a műszakvezető diszpécsernél.

Bejelentkezni rádión a BLP-nél.

72. Mely területekre rendelhető ki beavatkozó járművezető?

A kirendelés történhet állomási peronra, állomásközbe, valamint a járműtelepi üzemi összekötő és a felszíni harmadik-sínnel ellátott vágányokra.

A kirendelés kizárólag állomási peronra történhet.

A kirendelés történhet állomási peronra, állomásközbe, valamint a kihúzó vágányokra.

73. Mi a KFM kötelessége állomásközbe történő járművezető kirendeléskor?

Állomásközbe történő kirendelés esetén a KFM köteles valamennyi közlekedő vonat állomásba továbbításáról és állva tartásáról gondoskodni, valamint az érintett vonalszakaszt a beavatkozó járművezető belépése előtt feszültség mentesíteni. A feszültségmentes állapotról a beavatkozó járművezető (feszültségállapot-jelző, alagúti világítás) köteles meggyőződni.

Értesíteni az MVD-t, hogy az adott állomáson nem lesz egy ideig JÁDI.

Értesíteni a KUD-ot, hogy a szomszédos állomásokat vegye át távfelügyeletbe.

74. Hogyan rendelhető ki beavatkozó járművezető állomásközbe utasokat szállító vonatra?

Beavatkozó járművezető állomásközbe, utasokat szállító vonatra kizárólag kísérő személlyel rendelhető ki.

Beavatkozó járművezető állomásközbe, utasokat szállító vonatra kizárólag írásbeli értesítés útján rendelhető ki.

Beavatkozó járművezetőt az instruktorka KUD-dal egyeztetve rendeli ki.

75. Mi az eljárás, ha a meghibásodott jármű váltókörzetben áll?

Ha a meghibásodott jármű váltókörzetben tartózkodik, és a jármű elérése a menekítő-járdáról nem lehetséges, a járműre történő feljutás érdekében segédeszköz – ún. fellépő – használható. A beavatkozó járművezető a fellépő használatát köteles a KFM-nek jelenteni, a jelentés elmaradása esetén erről a KFM köteles érdeklődni.

A KFM-nek tovább kell vinni a meghibásodott járművet az alagút menekítő-járdával ellátott szakaszára.

A rendszer a járművet mindig úgy állítja meg, hogy az váltón ne álljon meg így a váltókörzetben való megállás nem lehetséges.

76. Mi az eljárás, ha a vezetői konzol fedélbe a kulcs beszorul vagy beletörik?

A kirendelt beavatkozó járművezető a tényt köteles a KFM-nek és az instruktornak jelenteni, szükség esetén a segélyvonal kirendelését kérni.

Le kell feszíteni, mindenképpen azzal kisebb kárt okozunk.

A vonatot a legközelebbi félreállító helyig kell közlekedtetni.

77. Az alábbiak közül mi a kötelessége a beavatkozó járművezetőnek, ha a járművezetés közben az utasok inzultálják?

A vonatot vészfékműködéssel megállítani, illetve álló helyzetben rögzíteni.

Az inzultáló utastól vagy utasoktól a személyes adataikat elkérni.

Az eseményről azonnal jegyzőkönyvet felvenni.

78. Az alábbiak közül mi a kötelessége a beavatkozó járművezetőnek, ha a járművezetés közben az utasok inzultálják?

A vezetői konzolt inaktíválni.

A beavatkozást mellőzni.

Köteles a vonatot saját biztonsága érdekében elhagyni.

79. Az alábbiak közül mi a kötelessége a beavatkozó járművezetőnek, ha a járművezetés közben az utasok inzultálják?

A mesterkulcsot magához venni.

Az eseményről azonnal jegyzőkönyvet felvenni.

A beavatkozást mellőzni.

80. Az alábbiak közül mi a kötelessége a beavatkozó járművezetőnek, ha a járművezetés közben az utasok inzultálják?

Az esetet a KFM-nek jelenteni.

Az inzultáló utastól vagy utasoktól a személyes adataikat elkérni.

Köteles a vonatot saját biztonsága érdekében elhagyni.

81. Mi a kötelessége a KFM-nek ha a beavatkozó járművezetőt a járművezetés közben az utasok inzultálják?

A KFM szükség esetén a biztonsági szolgálat, illetve a rendőrség segítségét köteles igénybe venni, valamint az „Utasok rendkívüli kiszállítása” című fejezetben leírtak alapján eljárni.

A KFM köteles a beavatkozó járművezetőt megnyugtató és gondoskodni testi épségéről.

A KFM köteles a helyszínre küldeni a műszaki ügyeleteseket további intézkedések megtételének céljából.

82. ATPR üzemmódban állomásból történő kihaladáskor, ha a pálya feszültségmentessé válik, mi a járművezető teendője?

Ha a kihaladás során a pálya feszültségmentessé válik, a járművezető azonnal köteles vészfékkel megállítani a vonatot, majd érdeklődni a KFM-től a feszültségmentesítés okáról, egyben a vonat külső kameraképen keresztül ellenőrizni a biztonsági sávot a vonat mellett.

Rádiótelefonon érdeklődik az okáról a KFM-nél.

Miután a rendszer a feszültségmentesítés hatására vészfékez, érdeklődik a KFM-től a feszültségmentesítés okáról.

83. Járművezető kirendelése kapcsán miről kell gondoskodni, ha a vonatban utasok tartózkodnak?

Ha a kirendelés során a vonatban utasok tartózkodnak, a biztonságos járművezetéshez szükséges elkülönítést kísérő biztonsági örrrel vagy egyéb fizikai módon biztosítani kell.

Minden esetben biztonsági őrt kell a helyszínre küldeni.

A pálya vagy pályaszakasz feszültségmentesítéséről.

84. Az automatikus utastájékoztató rendszer használhatatlansága esetén mi a helyes eljárás?

Az automatikus utastájékoztató rendszer IOS hibajelzést nem eredményező hibája vagy használhatatlansága esetén a vonatot a hibaelhárítás érdekében a KFM köteles kivonni a forgalomból.

Az automatikus utastájékoztató rendszer IOS hibajelzést nem eredményező hibája vagy használhatatlansága esetén a KFM köteles utastájékoztatásról gondoskodni.

Az automatikus utastájékoztató rendszer IOS hibajelzést nem eredményező hibája vagy használhatatlansága esetén a BLP köteles utastájékoztatásról gondoskodni.

85. Mikor szabad a vonatokat foglalt vágányra járatni?

Foglalt vágányra járatni csak elkerülhetetlen esetben szabad.

Foglalt vágányra járatni csak előzetes egyeztetés után a BLP támogatással szabad.

Foglalt vágányra járatni csak havária esemény kapcsán szabad.

86. Hogy hajtható végre foglalt vágányra járatás?

Foglalt vágányra járás csak járművezetővel ATPR üzemmódban végezhető, ezért az automatikus üzemben járművezető nélkül közlekedő vonat esetén a foglalt vágányra járatás érdekében KFM köteles a kijelölt vonathoz járműszemélyzetet küldeni a művelet elvégzéséhez.

Foglalt vágányra járatást MTO üzemmódban végre lehet hajtani egészen a csatolás elvégzéséig.

A CBTC rendszer nem enged foglalt vágányra járatást csak helyes irányból.

87. Milyen pontos megállástól eltérő megállásokat ismerünk?

A kijelölt megállástól eltérő megállás két esete: rövid megállás, amikor a vonat a megállási célpont előtt áll meg, állomási túlfutás, amikor a vonat a megállási célponton túl áll meg.

Állomási túlfutás.

Rövid megállás.

88. Hogy kezeli a rendszer az állomási túlfutást?

Ha az esemény nem végállomáson történt, az MTO üzemmódban közlekedő vonatot a rendszer automatikusan a következő állomásra járítja. Az eseményről a rendszer az ATS kezelőket riasztja. A BLP a túlfutással kapcsolatban köteles a vonat utastájékoztató berendezésén keresztül az utasokat tájékoztatni.

Automatikusan visszatolat a kiszálláshoz.

Vészfékez, és nem engedi a túlfutást.

89. Feszültségmentesítéssel járó PPE működést a rendszer hogy jelzi?

Feszültségmentesítéssel járó PPE működés esetén a rendszer riasztás küld az ATS kezelőfelületre, valamint a feszültségmentesített állapot kijelzésre kerül a JÁDI, illetve távfelügyeletbe vett állomás esetén a KUD kezelőfelületén is. Ezzel egy időben az állomáson és a központi diszpécserhelyiségben beváltásra kerül az érintett kamerakép a riasztási monitorra.

Riasztást küld az Energia Diszpécsernek és a Műszaki Diszpécsernek.

Erős szirénahangot ad a peronon.

90. Mikor engedélyezhető, üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása?

Üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása a forgalmi helyzettől függően lehetséges, a KFM döntése alapján, feszültségmentesítés után.

Üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása a forgalmi helyzettől függően lehetséges, a BLP döntése alapján, feszültségmentesítés után.

Üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása a forgalmi helyzettől függően lehetséges, a KODI döntése alapján, feszültségmentesítés után.

91. Mit okoz MTO üzemmódban az ajtó vésznyitó működtetése menet közben?

Az ajtóvésznyitó működtetése esetén a vonat az állomásból történő kihaladási folyamat kivételével nem áll meg, hanem behalad a következő állomásra, ahol az ajtóvésznyitó visszaállásáig állva marad.

Riasztást ad és vészfékkel megállítja a vonatot.

Bevált a vésznyitót látó belső kamerakép és a BLP nem riasztást ad a vonat vészfékkel megáll.

92. Az ajtóvésznyitó működtetése esetén menekítőjárda felőli ajtónyitás mikor lehetséges?

Az ajtóvésznyitó működtetése esetén menekítőjárda felőli ajtó nyitás a vonat álló helyzetében lehetséges.

Az ajtóvésznyitó működtetése esetén menekítőjárda felőli ajtó nyitás a BLP engedélye után lehetséges.

Az ajtóvésznyitó működtetése esetén menekítőjárda felőli ajtó nyitás a KFM engedélye után lehetséges.

93. Mit okoz MTO üzemmódban ha a haladó vonaton az ajtó vésznyitót működtették és a az ajtót is szétnyitották?

Ha a vésznyitókar működtetését követően a vonat az állomásközben megállt, és valamelyik utastéri ajtaját szétnyitották, menekítési riasztás következik be, és a pálya feszültségmentesítése is megtörténik.

Nem tudják széthúzni, mert a rendszer nem engedi.

Riasztás következik be és automatikusan bmondja a tájékoztató rendszer, hogy az ajtót ne feszegessék.

94. Mi az eljárás, ha vonat ajtóvésznyitó működtetése esetén a vonat állomásközben megállt és az ajtót is szétnyitották?

Ha az állomásközben ajtóvésznyitó-működtetés után valamilyen okból megállt vonaton az utastéri ajtót is szétnyitották, akkor a KFM köteles kirendelni egy beavatkozó járművezetőt az ok kiderítésére, illetve egy műszaki ügyeletest pályabejárásra az állomásközbe.

Beavatkozó járművezetőt kell kirendelni és az utasokat vissza kell a vonatba irányítani.

Ki kell rendelni a állomás műszaki ügyeletes a peronra, hogy várja az esetleg kigyalogoló utasokat.

95. Mi a teendő a pálya ismételt feszültség alá helyezése előtt?

A pálya ismételt feszültség alá helyezése érdekében a körzetet be kell jártni, majd a „A vonal forgalomba helyezése” című fejezetben meghatározottak szerint eljárni.

A pálya ismételt feszültség alá helyezése érdekében a KFM begyűjti, a jelentéseket majd kéri a feszültség alá helyezést.

A pálya ismételt feszültség alá helyezése érdekében az EDI-nek kell eljárni.

96. Mi a kiküldött járművezető kötelessége a feszültségmentes pályán tartózkodó vonaton?

A vonatra kiküldött beavatkozó járművezető a feszültségmentesített pályaszakaszon álló vonaton köteles mindent megtenni a jármű akkumulátorfogyasztásának a csökkentése érdekében.

A vonatra kiküldött beavatkozó járművezető a feszültségmentesített pályaszakaszon álló vonaton köteles hangos utas-tájékoztatót adni.

A vonatra kiküldött beavatkozó járművezető a feszültségmentesített pályaszakaszon álló vonaton köteles az odaküldött segítőket szakszerűen irányítani.

97. Mikor köteles a KFM alagúti kiszállítást elrendelni, ha a pálya belátható időn belül nem helyezhető feszültség alá?

Ha a pálya a feszültségmentesítést követő 20 percen belül nem helyezhető ismételt feszültség alá, a KFM köteles elrendelni az alagúti kiszállítást.

Ha a pálya a feszültségmentesítést követő 20 percen belül nem helyezhető ismételt feszültség alá, a vonatot ki kell vontatni.

Ha a pálya a feszültségmentesítést követő 20 percen belül nem helyezhető ismételt feszültség alá akkor rendkívüli feszültség alá helyezést kell kérni.

98. A járművezető honnan értesül arról, hogy a vonaton, ajtóvésznyitót működtettek?

A vonat-ajtóvésznyitó működtetése a DDU kijelzőn riasztásként jelentkezik.

A vonat-ajtóvésznyitó működtetéséről a járművezető rádiótelefonon kap értesítést.

A vonat-ajtóvésznyitó működtetéséről az utasok kötelesek segélykérőn tájékoztatni a járművezetőt.

99. ATPR üzemmódban kinek a kötelessége a jármű felügyelete?

ATPR üzemmódban a jármű felügyelete a járművezető feladata.

ATPR üzemmódban a jármű felügyelete a műszaki ügyeletes feladata.

ATPR üzemmódban a jármű felügyelete a kirendelt segítők feladata.

100. Kinek a kötelessége az utastér vizuális megfigyelése?

Az utastér vizuális megfigyelése a BLP feladata.

Az utastér vizuális megfigyelése a KODI feladata.

Az utastér vizuális megfigyelése a KUD feladata.

101. Az utasok biztonsága érdekében mi a járművezető kötelessége egy tisztázatlan helyzet érdekében?

A járművezető a vonat hangosító berendezésén keresztül köteles kapcsolatfelvételt kezdeményezni az utasokkal a helyzet tisztázása érdekében.

A járművezető a helyzet tisztázásáig állva tartja a vonatot.

A járművezető a helyzet tisztázása érdekében köteles hívni a rendőrséget.

102. Mia a teendő, a menet közben történt vésznyitó működtetés esetén?

Menet közben történt vésznyitó működtetés esetén lehetőleg kerülni kell a vonat állomásközi megállítást, mert az ajtóvésznyitó működtetés után a jármű álló helyzetében már az ajtó széthúzható.

Menet közben történt vésznyitó működtetés esetén a járművezető köteles azonnal vészfékezni.

Menet közben történt vésznyitó működtetés esetén a járművezető köteles a KFM-et haladéktalanul értesíteni.

103. Ki dönt a vonat üzemképes állapotáról?

A vonat üzemképes állapotáról – az ATC oldali és menekítést támogató utas-kommunikációs rendszer meghibásodásainak kivételével – a járművezető instruktor, akadályoztatása esetén a BLP jogosult dönteni.

A vonat üzemképes állapotáról a Jármű műszak illetékes dolgozója dönt.

A vonat üzemképes állapotáról a KFM egyszemélyben dönt.

104. A BLP illetve a járművezető kinek köteles a meghibásodás észlelését jelenteni?

A BLP, illetve a járművezető a meghibásodás észlelését a KFM-nek, az elhárításra tett intézkedéseket a járművezető az instruktornak köteles jelenteni.

A kocsiszíni diszpécsernek és a KFM-nek.

A járműműszak illetékes dolgozójának.

105. Mi határozza meg a jármű hiba esetén követendő eljárást?

MTO üzemmódban a központi járműfelügyeleti munkaállomáson, ATPR üzemmódban a járművezető számára a jármű fedélzeti kijelzőjén (DDU) megjelenő IOS üzenetek határozzák meg.

Az instruktor utasítása.

A kocsiszíni diszpécser utasítása.

106. Mit jelent a vonal vége IOS üzenet?

A vonatot rendkívüli vizsgálat céljából ki kell vonni a forgalomból, a kiállító végállomásig forgalomban tartható.

A vonal végén ellenőriztetni kell a JÁDI-val.

A vonal végén az instruktor ellenőrzi és dönt a forgalomban tarthatóságáról.

107. Mi a BLP kötelessége a járműről beérkezett riasztásokkal kapcsolatban?

A BLP a járműről beérkezett riasztási információkról köteles az instruktort értesíteni. A beérkezett riasztás alapján a jármű forgalomba tarthatóságáról hatáskörének megfelelően a járművezető instruktor vagy a BLP köteles dönteni.

Értesíti a kocsiszíni diszpécsert.

Bejegyzi a szolgálati naplóba.

108. A járműről érkező hibajelzés alapján a döntéshozó (instruktor, BLP) lehetősége...

A KFM-en keresztül kezdeményezheti a beavatkozó járművezető helyszínre küldését.

Jelzi a hibát a fődiszpécsernek.

Tájékoztatja a hibáról a Műszaki diszpécsert.

109. A járműről érkező hibajelzés alapján a döntéshozó (instruktor, BLP) lehetősége...

A hibajelzéstől függően köteles gondoskodni a KFM-en keresztül a vonat forgalomból történő kivonásáról, szükség esetén beavatkozó járművezető helyszínre küldéséről, aki az utasok kiszállítását követően a vonatot ATPR üzemmódban a KFM által kijelölt helyre vagy járműtelepre juttatja.

A BLP átveszi a vonatot kézi vezérlésre.

Altatja, éleszti a vonatot.

110. A járműről érkező hibajelzés alapján a döntéshozó (instruktor, BLP) lehetősége...

A jármű mozgásképtelenséggel járó hibája esetén köteles értesíteni a KFM-et a segélyvonat kiküldése érdekében. A KFM rendelkezik az összekapcsolt egységek járműtelepre vagy félreállító helyre történő juttatásában közreműködő beavatkozó járművezetők helyszínre küldéséről.

A KFM átveszi a vonatot kézi vezérlésre.

Kiküldi a jármű műszakot a vonatra.

111. A járműről érkező hibajelzés alapján a döntéshozó (instruktor, BLP) lehetősége...

A meghibásodástól függően a KFM szükség esetén kirendeli a kocsiszíni segélybrigádokat a műszaki beavatkozás megtétele, valamint a jármű eltávolítása érdekében. Ezt meg kell tennie segélyvonattal történő közlekedés esetén is.

Jelenti a BKV Fődiszpécsernek.

A feszültség aláhelyezési eljárásnak megfelelően jár el.

112. Mikor végezhet ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést?

ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést csak elkerülhetetlen esetben végezhet, a vonat álló helyzetében, lehetőleg az állomási tartózkodás ideje alatt, kizárólag a KFM engedélyével és a járművezető instruktor jóváhagyásával.

ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést csak a KFM engedélye alapján végezhet.

ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést csak a járművezető instruktor engedélye alapján végezhet.

113. A járművezetőnek mi a kötelessége a vezetői konzol elhagyása esetén?

A hibakezelést végző járművezető a vezetői konzol elhagyása előtt köteles az illetéktelen hozzáférés megakadályozása érdekében a vezetői konzolt a V.1. Szolgálati Szabályzat szerint inaktívvá tenni. Ha a vezetői konzol helyszíni felügyelete biztosított, a vezetői konzolfedél visszahelyezése nem szükséges.

A hibakezelést végző járművezető a vezetői konzol elhagyása előtt köteles a vonatot megfutamodás ellen biztosítani.

A hibakezelést végző járművezető a vezetői konzol elhagyása előtt köteles a rövidre záró földelést inaktívvá tenni.

114. Meddig kell a KFM-nek állvatartást elrendelni kiküldött JÁDI esetén?

A JÁDI kiérkezéséről tett jelentésig, illetve a hibakezelés befejezéséig a KFM köteles a vonat állvatartásáról gondoskodni.

A JÁDI kiérkezéséről tett jelentésig.

KFM köteles a vonat állvatartásáról gondoskodni mindaddig, míg a kiküldött JÁDI visszaérkezéséről tett jelentését meg nem teszi.

115. Mi az előírás a vezetőikonzol-fedél eltávolítását és felhelyezését illetően?

A vezetőikonzol-fedél eltávolítása illetve felhelyezése kizárólag a vonat álló helyzetében történhet.

Ügyelni kell a kézsérülés elkerülésére.

Nincs külön szabályozva.

116. Mi a KFM kötelessége fedélzeti ATC vagy lokalizáció vesztéskor?

Ha a vonat a fedélzeti ATC hiba vagy lokalizációvesztés miatt állomásban vagy állomás közben működésképtelenné vált, akkor a KFM köteles járművezető kirendeléséről gondoskodni.

Átveszi a vonat vezetését kézi vezérlésre.

A rendszer ezt az esetet automatikusan kezeli és lokalizálja a vonatot.

117. Mi az előírás az vonat üzemképessé nyilvánítására?

A vonalon üzemképtelenné minősített vonatot, kizárólag az üzemképtelenség okának megfelelően a BLP vagy az instruktork minősítheti újból üzemképesnek.

A vonatot a kocsiszíni diszpécser nyilváníthatja üzemképesnek

A vonatot a KFM nyilváníthatja üzemképesnek.

118. Mi az eljárás, ha az ATS kezelőfelületre vezetői konzolfedél nyitott állapot IOS jelzés (DET) érkezik be?

A vonat utasokat szállítva forgalomban tartható a kiállító végállomásig a „Vonal vége” minősítésnek megfelelően, ha a KFM az érintett vezetői konzolhoz fedélzeti járműfelügyeletet biztosít. Tartalékszerelvény hiánya esetén, ha a fedélzeti járműfelügyelet folyamatosan biztosított, a pótlásig a vonat utasforgalomban tartható.

Nem kell kíséretet biztosítani. Ha az utastéri kameraképen látható, hogy a pult a helyén van. A végállomásig közlekedhet a vonat.

Az utastéri broadcasting hangos beszélőn meg kell kérni az utasokat, hogy mozgassák meg a fedelet.

119. Mi történik vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén?

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén az ATS kezelőfelületen az érintett vonatról IOS (DET) hibajelzés érkezik be.

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén a vonat automatikusan vészféket működtet.

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén a jármű nem közlekedhet tovább.

120. Mi a teendő vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén, ha a fedélzeti járműfelügyelet nem biztosítható?

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén a vonatot üzemképtelennek kell nyilvánítani és a „DET” minősítésnek megfelelő eljárást kell alkalmazni.

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén, ha a fedélzeti járműfelügyelet nem biztosítható a járművet nap végén ki kell állítani a forgalomból.

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén az utasokat ki kell szállítani a legközelebbi állomáson.

121. Mi történik, ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik a járműfelügyeleti rendszerbe?

Ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik a rendszer a vonatot a következő állomásban állva tartja.

Ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik, a rendszer a vonatot azonnal vészfékkel megállítja.

Ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik a rendszer tájékoztató szöveget aktivál, majd a vonatot azonnal megállítja.

122. Mi az eljárás padlólemez feletti füst vagy tűzjelzés esetén?

Padlólemez feletti füst- vagy tűzjelzés esetén – egyéb kísérő jelenség hiányában – a vonat MTO üzemmódban kivonható a forgalomból. A vonatot üzemképtelennek kell minősíteni.

Jelenteni kell az instruktornak és a rendelkezése szerint eljárni.

A végállomáson ellenőriztetni kell a szerelvényt.

123. Mi az eljárás, ha a kirendelt JÁDI, padlólemez feletti tűz és füstriasztás esetén nem talál (égett szag, füst) semmilyen rendellenességet?

A vonat MTO üzemmódban, utasok nélkül, járműfedélzeti felügyelet mellett a kirendelt JÁDI-val folyamatos rádió kapcsolatot tartva, rendkívüli felülvizsgálatra ki kell vonni a forgalomból.

A vonat tovább közlekedhet, de utasokat nem szállíthat, a végállomáson az instruktor ellenőrzi.

A vonat tovább közlekedhet utasokat szállítva.

124. Meghibásodott fedélzeti berendezésű vonattal utasok szállíthatók?

Meghibásodott fedélzeti berendezésű vonattal utasokat szállítani csak abban az esetben szabad, ha a vonat ATPR-40 üzemmódban közlekedtethető.

Csak ATPR 25 üzemmódban szabad.

Szigorúan tilos utast szállítani.

125. Meghibásodott fedélzeti automatika esetén mely esetben szállítható utas?

A fedélzeti automatika meghibásodása esetén működésképtelenné vált vonat a KFM döntése alapján kötött menetrendi, 10 perces vonatkövetési időszakban járművezetővel ATPR üzemmódban utasokat szállítva a kiállító végállomásig közlekedtethető.

Nem szállítható utas.

Csak a VBCS. engedélyével.

126. ATPR üzemmódban közlekedő vonatok amennyiben nem járműfedélzeti, hanem egyéb meghibásodás van, hogy közlekedhetnek a vonalon?

Az ATPR üzemmódban közlekedő vonatok a KFM szóbeli engedélyére állomástávolságban követhetik egymást.

ATPR üzemmódban közlekedő vonatok jelzőüzemre közlekedtethetők, a BLP távvezérlésében.

Nincs külön szabályozva.

127. Mi az eljárás, ha a vonalon észlelik az akadályérzékelő rendellenességét?

A vonalon észlelt akadályérzékelő rendellenesség, sérülés, deformáció vagy az akadályérzékelő hiánya esetén a vonatot üzemképtelenné kell nyilvánítani, az utasokat a vonatból ki kell szállítani, és a vonatot a forgalomból ki kell vonni.

A vonalon észlelt akadályérzékelő rendellenesség, sérülés, deformáció vagy az akadályérzékelő hiánya esetén a vonat továbbközlekedtethető fokozott figyelem mellett.

A vonalon észlelt akadályérzékelő rendellenesség, sérülés, deformáció vagy az akadályérzékelő hiánya esetén a vonat továbbközlekedtethető legfeljebb 15/km sebességgel.

128. Mi az előírás, nyitott ajtó, törött ablak, használhatatlan visszapillantó berendezés esetére?

Ha a vonat valamelyik utastéri ajtaja nem zárható be, visszajelentése meghibásodott vagy törött ablak, illetve ATPR üzemmódban használhatatlan visszapillantó berendezés esetén a vonatból az utasokat ki kell szállítani. A jármű forgalomból történő kivonása érdekében a KFM gondoskodik beavatkozó járművezető helyszínre küldéséről.

Ha nem zárható be az ajtó, biztonsági őrt kell oda állítani és úgy közlekedhet végállomásig a vonat.

Ablaktörésnél miután az ablakok biztonsági üvegesek, nem esnek, ki csak berepednek. Végállomásig szállíthat utast.

129. Melyik állítás igaz?

Külső vésznyitóval rendelkező ajtó lezárásával a vonat nem tartható forgalomban. Az utasokat ilyen esetben ki kell szállítani.

Ha a külső vésznyitós ajtó a peronnal ellentétes oldalon van lezárva a vonat szállíthat utasokat.

Ha egy vonaton különböző kocsiszekrényeken 1-1 ajtót le kell zárni azzal, szállíthat utasokat.

130. Ajtólezárást okozó hibánál mely esetekben kell a vonatot üzemképtelenné nyilvánítani?

Ha a vonatnak külső vésznyitóval rendelkező vagy egynél több ajtaját kell lezárni, a vonatot üzemképtelenné kell nyilvánítani. A vonat a forgalomból történő kivonás esetén utasok nélkül, állomási áthaladással MTO üzemmódban közlekedtethető.

Ha az ajtó mellé nem tudunk biztonsági őrt állítani.

Az instruktor dönti el, hogy szükséges-e a forgalmi helyzet figyelembevételével.

131. Mi az eljárás, ha a CBTC hiba vészfékezéssel következik be és a vonat csak ATPR + ATC Bypass üzemmódban közlekedtethető?

Az utasforgalomból ki kell vonni, és a következő állomáson az utasokat ki kell szállítani. A jármű forgalomból történő kivonása érdekében az ATPR üzemmódban történő járműtovábbításhoz a KFM köteles gondoskodni a beavatkozó járművezető helyszínre küldéséről.

A vonatot távvezérelve kell kivonni a forgalomból.

A CBTC hiba nem okozhat vészfékezést.

132. Mi az előírás az M4 vonal vasútbiztosító és forgalomirányító rendszerének munkaállomások közötti átvételére?

Az M4 metróvonal vasútbiztosító- és forgalomirányító rendszerének munkaállomások közötti átvételét a kezelési utasításokban szabályozott módon a KFM engedélyével vagy rendelkezésére kell végrehajtani.

Csak az Üzemvezető engedélyére lehet átadni.

Csak akkor lehetséges, ha biztosító berendezés karbantartása van.

133. Mi az eljárás váltóköri helyi üzemen történő működtetésére?

Vonatközlekedés lebonyolítás ideje alatt a váltóköri helyi üzemen történő működtetése tilos!

Szükség esetén a forgalom fenntartása miatt át lehet térni helyi üzemre.

Helyi üzemre áttérés után a vonat mozgás csak helytelen irányban engedélyezhető.

134. Mi a JÁDI kötelessége, ha el kell hagynia a forgalmi ügyeletet?

Ha JÁDI valamely állomáson egyedül teljesít szolgálatot, és ha a forgalmi ügyelet elhagyása válik szükségessé, köteles az állomás távfelügyeletbe vételét kérni a KUD-tól.

Szólni a műszaki ügyelteseknek, hogy figyeljen, amíg távol van.

A KFM-től kell engedélyt kérnie és az instruktornak bejelenteni.

135. Két állomás egyidejű felügyeletének igény esetén mi az eljárás?

Két állomás egyidejű felügyelete esetén a KFM a központi diszpécser szolgálat általa kijelölt tagját jelöli ki, aki az át nem vett állomást a központi monitorfalán lévő kameraképeinek fokozott megfigyelésével felügyeli. Rendellenesség esetén a KFM-en keresztül intézkedést köteles kezdeményezni.

Az egyiket a műszaki diszpécser felügyeli a műszaki ügyeletessel.

Az egyidejű távfelügyeletbe vételnél a biztonsági őrök figyelik az állomást.

136. Melyik szakterület feladata a pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása?

A pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása a pályafenntartási szakterület (a továbbiakban: PFT) feladata

A pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása a "Bizt.ber." szakterület feladata.

A pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása valamennyi szakterület feladata.

137. Mi a KFM kötelezettsége, ha pályahibáról kap jelzést?

A KFM a metródolgozóktól kapott információ vagy utasok által tett észrevétel alapján haladéktalanul köteles intézkedni. A kapott hibajelzést minden esetben köteles ellenőriztetni. Ha a bejelentés alapján a hiba jellege olyan, hogy feltételezhetően a forgalom nem tartható fenn, a KFM köteles az érintett szakaszon a forgalmat mérlegelés nélkül felfüggeszteni.

Köteles a PFT. Ügyeletet kiküldeni és egy közlekedő vonattal átküldeni a jelzett pályaszakaszon.

A jelzett pályaszakaszt a JÁDI-val a menekülő járda igénybevételével ellenőriztetni.

138. Mi a KFM kötelessége a pályahibáról kapott információ valóságának leellenőrzése érdekében?

A kapott jelzés, információ valóságának ellenőrzése érdekében a KFM a következő vonattal megfigyelés céljából köteles beavatkozó járművezetőt kiküldeni, ezzel egyidőben a PFT ügyeletet értesíteni lehetőleg a hiba helyének és jellegének meghatározásával.

Ismételten rákérdez az információ adóra a részletek miatt.

Nincs, mérlegelés a vonalszakasz forgalmát le kell állítani.

139. Mekkora a sebessége a pályabejárásra közlekedtetett vonatnak?

Pályabejárásra a szemlevonat ATPR üzemmódban közlekedik legfeljebb 15 km/h sebességgel.

Pályabejárásra a szemlevonat MTO üzemmódban közlekedik legfeljebb 15 km/h sebességgel.

A hibás pályaszakaszt gyalogosan kell bejárni.

140. Mi a kötelessége a KFM-nek a szemlevonatot követő vonattal kapcsolatban?

A szemlevonat(ok) után a követő vonatot a mögöttes állomásban a KFM-nek vissza kell tartania mindaddig, amíg a kiküldött forgalmi dolgozó vagy a pályafenntartási szakember a forgalom fenntartásával kapcsolatos jelentését le nem adta.

Kiszállítja utasokat és úgy várakoztatja.

Kiszállítja az utasokat és altatja a vonatot a bejárás idejére.

141. Mi a teendő az alagútban észlelt pályahiba esetén, ha a legközelebbi állomásra vonat érkezik?

Állomási peron mellől az alagútban észlelt rendellenesség esetén a vonatot utasokkal a peron mellől az érintett szakasz irányában elindítani tilos!

Állomási peron mellől az alagútban észlelt rendellenesség esetén a vonatot „foglaltvágányra járás szabályai” szerint kell indítani.

Állomási peron mellől az alagútban észlelt rendellenesség esetén a vonatot csak a hibát felderítő engedélye után lehet indítani.

142. Mit kell tartalmaznia a PFT dolgozó jelentésének?

A hibás pályaszakasz helyét a szelvéyszámok alapján, a hiba jellegét, a hibás pályaszakaszon a forgalom fenntartható-e, az elrendelt sebességkorlátozás mértékét.

Mely állomásközben van a hiba és körülbelül, mi lehet az oka.

Megítélése szerint fenntartható-e a forgalom.

143. Mi a kötelessége a KFM-nek a PFT dolgozó és a szemlére kirendelt beavatkozó járművezető jelentése birtokában?

A PFT dolgozó által meghatározott szelvéyszámok alapján a KFM köteles az ATS kezelőfelületen a KFO-val beállítani az ideiglenes sebességkorlátozás helyét mértékét, valamint azt a Sebességkorlátozás Nyilvántartó Könyvbe bevezettetni. A KFM az elrendelt sebességkorlátozást csak az arra illetékes pályafenntartási szakember javaslata alapján módosíthatja.

Egyeztet a műszaki diszpécserrel és fokozott figyelemmel irányítja forgalmat az adott pályaszakaszon.

A megjelölt állomásközre beállítja a sebességkorlátozást és jármű felügyeletet rendel el.

144. Közlekedtethető-e a munkavégzés helyén vonat MTO üzemmódban?

A munkacsapat engedélye nélkül a munkavégzés helyén a vonat MTO üzemmódban nem közlekedtethető.

Igen közlekedtethető vonat MTO üzemmódban a „figyelj jelzés” adása után.

Igen közlekedtethető vonat MTO üzemmódban a tolatásvezető engedélye után.

145. Sínáramkör meghibásodás esetén a rendszernek milyen hibaüzenete van?

Mindig jelentő sínáramkörü hiba (foglalt: ARB), sosem jelentő sínáramkörü hiba (nincs foglaltság: NRB).

Állandó foglaltság (RB).

Csak akusztikus jelzést ad.

146. Mindig jelentő sínáramkörü hiba (ARB) esetén, hogy haladhatnak a vonatok az adott szakaszon?

ARB hiba esetén az MTO üzemmódban közlekedő vonatok üzemszerűen – CBTC rendszer, rendelkezésre állása esetén – korlátozás nélkül a hibás szakaszon a dinamikus követési rendnek megfelelően áthaladhatnak. Ez alól kivételt képez a kitérőn bekövetkező sínáramkörü hiba.

Csak járművezetővel vagy járműkísérővel ATPR-40 üzemmódban és sebességgel.

Miután mindig jelentő azt jelenti, hogy ha van hiba, akkor jelez.

147. Mi az előírás sínáramköri hiba esetén a vonatok közlekedtetésére?

Kitérőn bekövetkező sínáramköri hiba esetén a forgalmat a hibás kitérőn csak ATPR üzemmódban járművezető alkalmazásával lehet fenntartani. Minden más területen bekövetkező sínáramköri hiba esetben az elsőként áthaladó vonatonál, járművezető kirendelésével kell a pálya állapotát megfigyelni. Ebben az esetben a KFM köteles beavatkozó járművezetők biztosításáról gondoskodni.

A pályaszakaszt be kell járni utas nélkül közlekedő vonattal.

Be kell járni a pályát a műszaki ügyeletessel. A jelentése leadásáig a forgalmat le kell állítani.

148. Mi az eljárás álfoglalt szakaszon való áthaladásra?

A járművezetővel közlekedő vonat az álfoglalt szakaszon legfeljebb 15 km/h sebességgel haladhat át úgy, hogy a vonat az esetlegesen jelentkező akadály előtt feltétlenül megállítható legyen.

Álfoglalt szakaszon vonatot közlekedtetni csak a pálya gyalogos ellenőrzése után szabad.

Csak kirendelt járművezetővel és utasok nélkül haladtathatják át a vonatot.

149. Milyen esetben közelítheti meg vonattal a szemrevételezésre kijelölt területet a kikerkező PFT szakember?

A szemrevételezésre kikerkező PFT szakemberrel közlekedő vonatra a KFM köteles beavatkozó járművezetőt kirendelni.

Abban az esetben közelítheti meg vonattal a szemrevételezésre kijelölt területet a kikerkező PFT szakember, ha legalább kétfős munkacsapat áll rendelkezésre.

Abban az esetben közelítheti meg vonattal a szemrevételezésre kijelölt területet a kikerkező PFT szakember, ha rendelkezik érvényes munkalappal.

150. Mit ért egymást veszélyeztető vágányútnak?

Az egymást keresztező, azonos irányú, egymást érintő, egymással szembehaladó. Egymást keresztező vágányútnak kell minősíteni azt az esetet is, ha a vonat megcsúszási vágányútja egy keresztező vágány-utat veszélyeztet.

A járműtelepi összekötő vágányt és a fővágányt.

A járműtelepi egyéb vágányokra vezető vágányt.

151. Milyen feltétel mellett engedélyezhető párhuzamos vágányúton egyidejű vonatmozgás?

Párhuzamos vágány-utakon egyidőben mozgást engedélyezni csak akkor szabad, ha a váltók lezárhatók.

Amikor arra szükség van és járműkísérő van a vonaton.

Ha biztosítóberendezés ügyeletes műszerésze hozzájárult.

152. Mi a KFM kötelessége váltó meghibásodásakor?

Váltó meghibásodáskor a váltó forgalmi szempontból való használhatóságának megállapítása érdekében a KFM köteles a váltókezelői jogosultsággal rendelkező forgalmi személyzetet, valamint a pályafenntartási és biztosítóberendezési szakterületek dolgozóit a helyszínre küldeni.

Le kell állítani forgalmat és jelenteni a fődiszpécsernek.

Haladéktalanul a helyszínre kell küldeni az instruktort és a műszakvezető diszpécseret.

153. Mikor végezhető karbantartási munka a vasútbiztosító és forgalomirányító berendezésen?

A vasútbiztosító és forgalomirányító berendezésen karbantartási munka csak üzemszünetben végezhető.

Ez a karbantartó személyzet munkaidejétől függ.

Ha a követési időköz meghaladja az 5 percet.

154. Mi a kötelessége a technikai szobába be és kilépő karbantartó személyzetnek?

A technikai szobába történő be- és kilépést a karbantartó személyzetnek minden esetben a KFM szolgálat felé jelentenie kell.

Üzemidőben a technikai szobába belépni tilos!

A szoba rendjét és tisztaságát megőrizni.

155. Mi az eljárás, ha berendezésen üzemidő alatt javítási, hibaelhárítási munkát kell végezni?

A munkavégzés kizárólag a KFM hozzájárulásával kezdhető meg. A KFM forgalmi helyzettől függő rendelkezésére a munkavégzést azonnal fel kell függeszteni.

Nem végezhető üzemidő alatt javítási, munka a vasútbiztosító és forgalomirányító berendezéseken.

A munkavégzésre az engedélyt csak az illetékes Főmérnök adhatja meg.

156. Mikor köteles a központi diszpécser szolgálat ellenőrizni a PPE állapotát?

A központi diszpécser szolgálat a forgalomba helyezés előtt egy órával köteles PPE állapot ellenőrzést tartani.

Nem szükséges külön ellenőrzés miután a rendszer ezt elvégzi és jelezzé, ha probléma van.

A peronvédelmi automatika működését az állomási személyzetek – KUD, JÁDI, műszaki ügyeletes – kötelesek a rendelkezésükre álló technikai eszköz segítségével üzemidő alatt figyelemmel kísérni.

157. A PPE folyamatos aktív riasztása esetén mi a teendő?

Folyamatosan aktív riasztás esetén szükség szerint akár helyszíni szemrevételezést kell alkalmazni a műszaki ügyeletes vagy az érintett állomás JÁDI igénybevételeivel. A feszültség alá helyezést megelőzően jelentkező folyamatosan aktív riasztás esetén az előzőekben leírt eljárás szerint kell eljárni.

Ha nincs, rendellenesség alaphelyzetbe kell állítani.

Értesíteni kell a BÜCS-öt. (Biztosítóberendezés, üzemviteli csoportvezető)

158. Mi az eljárás kismértékű PPE hibajelzés esetében?

Kismértékű PPE hibajelzés esetén a forgalom fenntartható, a PPE továbbra is üzemképes. A kismértékű PPE hiba elhárítását üzemszünetben kell elvégezni. Üzemidőben beavatkozni (autokalibrációt végezni) csak indokolt esetben, a BÜCS-csel történő egyeztetést követően szabad.

A forgalmat le kell állítani és a hibás modult ki kell cserélni.

Kismértékű hibajelzés a jelzésen kívül nem okoz problémát.

159. Mi az előírás a PPE kalibrálásra vonatkozóan?

PPE modulokat kalibrálni kizárólag abban az esetben szabad, ha az érintett peron mellett nem tartózkodik vonat. A kalibrációs eljárást megkezdeni kizárólag a KFM előzetes engedélyével lehet.

Üzemidőben nem kalibrálunk modult.

A kalibrációs eljárás nem a PPE modulokra vonatkozik.

160. A peronvédelemmel nem rendelkező állomással járművezető hiányában mi a teendő?

PPE bypass üzemmód alkalmazása esetén az érintett állomást az utasforgalom elől le kell zárni, a vonatokat a peronvédelem hiányában át kell haladtatni. Az áthaladtatást az ATS kezelőfelületen keresztül mindkét peronra a KFO köteles bekapcsolni.

Fokozott figyelési kötelezettsége van a KUD-nak és a JÁDI-nak az adott állomáson.

Az adott vonalszakaszt le kell zárni.

161. Automatikus peronvédelem hiánya esetén mely feltételek együttes meglétével tartható fenn egy állomás forgalma MTO üzemmódban?

Menetirány szerinti első nyitott vezetői konzolnál, beavatkozó járművezető jelenléte biztosított, a peronon működőképes rádiótelefon készülékkel rendelkező peronszinti ügyeleti személyzet biztosított, valamennyi érintett személy részére fokozott figyelési kötelezettség lett elrendelve.

Az állomáson jelen van műszaki ügyelet.

Jók a mozgólépcsők és a liftek.

162. Mi a teendő, üzemszünetben észlelt PPE modulhiba esetén?

Üzemszüneti PPE modulhiba esetén, ha lehetséges a PPE modulcserét még az üzemszünetben el kell elvégezni. A javítás elhúzódása esetén a modulcserét a délelőtti csúcsidőszakon kívüli követési időszakban, részleges üzem bevezetésével lehet végrehajtani.

Üzemszüneti PPE modulhiba esetén a javítást haladéktalanul meg kell kezdeni, és ha a javítást nem sikerül üzemkezdetig elvégezni, a forgalmat nem lehet beindítani.

Üzemszüneti PPE modulhiba esetén a javítást haladéktalanul meg kell kezdeni, és ha a javítást nem sikerül üzemkezdetig elvégezni, az érintett állomást le kell zárni.

163. Csúcsidőszakban kezdeményezhető-e PPE modulcsere?

Csúcsidőszakban a forgalom fenntartása érdekében PPE modulcsere nem kezdhető meg. A peronvédelmi automatikával nem védett állomást az utasforgalom előtt le kell zárni, és a vonatokat át kell haladtatni.

Nem kezdeményezhető a vonalszakaszt le kell zárni.

A műszaki diszpécser engedélyével kezdeményezhető.

164. Mi az előírás a menekítést támogató rendszerrel kapcsolatban?

A közlekedő vonatokon MTO üzemben utasokat szállítani kizárólag működőképes menekítést támogató rendszer esetén lehet.

Hibás vészjelző rendszerrel, de működő belső kamerakép rendszerrel a végállomásig forgalomban tartható a vonat.

Ha csak egy eleme kiesik, akkor a nap végéig közlekedhet a vonat.

165. Mi az előírás a vonatok forgalomba adásáról a menekítést támogató rendszerrel kapcsolatban?

Utasmenekítést támogató hírközlő rendszer járműszintű meghibásodása esetén a járművet forgalomba adni tilos!

Ha nem működik, akkor biztonsági örökkel forgalomba adható.

Ha nem működik, akkor kirendelt járművezetővel forgalomba adható.

166. Mely esetben szállíthat utast hibás menekítést támogató rendszerrel vonat?

Jármű szinten bármely utasmenekítést támogató hírközlő elem egyenkénti meghibásodása esetén üzemképes rádiótelefonnal rendelkező fedélzeti járműfelügyelő biztosításával a vonat a kiállító végállomásig utasokat szálltva közlekedtethető.

Egyáltalán nem szállíthat utast semmilyen körülmények között.

Az instruktor hozzájárulásával a végállomásig szállíthat utast.

167. ATPR üzemmódban rádiótelefon hiba esetén hogy haladható meg a "Megállj" állású főjelző?

Rádiótelefon meghibásodása esetén vagy rádiókapcsolat hiányában ATPR üzemmódban történő járműtovábbításakor a „Megállj!” állású főjelző mellett 60 másodperc eltelte után köteles a vonatszemélyzet elhaladni, a „Foglalt vágányra járás” szabályai szerint, kivéve: állomás kijárat jelzõt, váltót fedezőjelzõt, azokat a főjelzőket melyek mellett "engedélykérés kötelező " jelző van elhelyezve.

Nem haladható meg semmilyen körülmények között.

Csak metró dolgozóval a KFM által küldött szóbeli rendelkezésre.

168. Használható-e kapcsolattartásra rádiótelefon hiba esetén a segélykérő?

Rádiótelefon meghibásodása esetén a kapcsolattartásra a vonat segélykérő berendezése is használható.

Nem használható, mert nincs hangrögzítőre kötve.

Nem használható, mert akkor a segélykérő sem működik.

169. Mi az eljárás, ha a teljes CCTV kamerarendszer meghibásodik?

Teljes kamerarendszer (diszpécserközpont és állomások) egyidejű meghibásodása esetén a forgalomban lévő vonatokat a következő állomásba kell továbbítani, az utasokat ki kell szállítani, a forgalmat a teljes vonalon le kell állítani.

A JÁDIK lemenni a peronra és rádiótelefonnal felügyelik az állomások forgalmát.

Amíg biztonsági szolgálat van a peronokon a forgalom fenntartható.

170. Ha vizuális ellenőrzés csak a forgalmi ügyeleten áll rendelkezésre kirendelhető-e a JÁDI beavatkozó járművezetőnek?

Ha a vizuális ellenőrzés csak a forgalmi ügyeleten áll rendelkezésre, az állomáson szolgálatot teljesítő JÁDI beavatkozó járművezetőnek nem rendelhető ki, ebben az esetben gondoskodni kell tartalék beavatkozó személyzet (tartalék JÁDI, instruktor, MVD) állomásra történő vezényléséről. Ha a tartalékszemélyzet biztosítására nincs lehetőség és a JÁDI kirendelése elkerülhetetlen, az állomást le kell zárni, a vonatokat a JÁDI pótlásáig át kell haladtatni.

Kirendelhető a műszaki ügyeletes felügyeli az állomást.

Kirendelhető a KUD felügyeli az állomást.

171. Mi a teendő liftkamera meghibásodás esetén?

Liftkamera meghibásodás esetén a liftet az utasforgalomból ki kell vonni.

Liftkamera meghibásodás esetén a lift működtetésére kezelőszemélyzetet kell biztosítani.

Liftkamera meghibásodás esetén a lift tovább üzemeltethető amennyiben más meghibásodás nem tapasztalható.

172. Mi az általános szabály a vonat belső utastéri kamerakép meghibásodása esetén?

Kocsiszíni szerelvényátvétel során tartalék szerelvény hiánya esetén vagy a forgalomban közlekedő vonaton jelentkező egy belső utastéri kamerakép meghibásodása esetén a vonat forgalomba adható, illetve tartható.

Az érintett vonat utasterébe minden állomáson be kell nézni a biztonsági szolgálatnak.

Haladéktalanul ki kell szállítani az utasokat az adott kocsiból.

173. A járművek melyik utastéri kameráinak hibája esetén kell a hibát "vonal vége " IOS ként minősíteni és a kocsiszín felőli végállomáson a vonatot kivonni a forgalomból?

Az Mc1 és Mc2 kocsiknak a vonat vége felőli kamerái, amelyeknek utastéri tűz- és füstjelzés esetén kell beaváltani. Ebben az esetben a meghibásodott vonatot a „Vonal vége” minősítésű IOS-nak megfelelően a kocsiszín felőli végállomáson ki kell vonni a forgalomból.

Nincs különbség téve.

Az M1- és M2 kocsiké.

174. Milyen feltételekkel tartható fenn a forgalom a BLP munkahely CCTV rendszer teljes meghibásodása esetén?

A CCTV rendszer vonat szintű meghibásodása esetén a vonat az alábbi feltételek együttes teljesülése mellett szállíthat utasokat a kiállító végállomásig: a közlekedő vonatokon fedélzeti járműfelügyelő tartózkodik, a kézi rádiótelefon kapcsolat biztosított a vonaton levő fedélzeti járműfelügyelővel, TETRA vészjelző rendszer működőképes, TETRA utastájékoztató működőképes.

Nincsenek feltételek. Le kell állítani a forgalmat.

A KUD munkahely rendszere helyettesíti.

175. Mi az eljárás a központi rendszer teljes meghibásodása esetén?

A központi rendszer teljes meghibásodása esetén a forgalom nem tartható fenn, a forgalomban lévő vonatokat a következő állomásba kell továbbítani, az utasokat ki kell szállítani, a teljes vonalon a forgalmat le kell állítani.

A központi rendszer teljes meghibásodása esetén a forgalom nem tartható fenn, a forgalomban lévő vonatokat a járműtelepre kell továbbítani, az utasokat ott ki kell szállítani, majd a teljes vonalon a forgalmat le kell állítani.

A központi rendszer teljes meghibásodása esetén a forgalom nem tartható fenn, az utasokat az alagútban ki kell szállítani, a teljes vonalon a forgalmat le kell állítani.

176. Mi az eljárás a lift-segélykérő rendszer meghibásodása esetén?

Lift-segélykérő rendszer meghibásodása esetén a liftet az utasforgalomból ki kell vonni.

Az adott liftbe kísérőt kell biztosítani.

Ki kell írni az utasok tájékoztatására, hogy a segélykérő nem működik.

177. Mi az eljárás, ha valamely külső vállalkozó munkavégzéséhez is szükséges feszültség és forgalom alatti pályára belépés?

Ha valamely külső vállalkozó által végzett feladatok elvégzéséhez feszültség- és forgalom alatti pályára való munkavégzés szükséges, az illetékes szakterület támogatása esetén a képzések és vizsgák teljesítése és alkalmassági igazolások megléte esetén külső vállalatok munkavállalói részére is kiadható feszültség- és forgalom alatti pályára való belépésre, munkavégzésre jogosító igazolvány. A külső felek részére a kiképzést díjfizetés mellett a Társaság ügyviteli rendjében meghatározott szakterület végzi.

Számukra nem kell ilyen igazolvány, de a kíséretüket csak igazolvánnyal rendelkező dolgozó láthatja el.

Külső vállalkozók munkavállalói önálló tevékenységet feszültség és forgalom alatti pályán, Metró területén nem folytathatnak.

178. Indokolt esetben az alábbiak közül mely munkák végezhetők feszültség alatti pályán?
Üzemi technológia miatt szükséges munkavégzések (pl. csatlás-bontás).

Jármű kerék laposodás ellenőrzése céljából.

Alagúti világítás ellenőrzése és javítása.

179. Mi az eljárás, ha vonattal kell belépni a feszültség és forgalom alatti pályára?

Ha vonattal kell a belépést végrehajtani, azt a KFM engedélyével, beavatkozó járművezető biztosításával, utasok nélkül közlekedő vonattal kell végrehajtani.

A belépés kizárólag gyalogosan hajtható végre.

Végrehajtható személyszállító vonattal.

180. Hol történhet munkavégzés feszültség és forgalom alatti pályán vonatforgalom mellett?
A vonatforgalom fenntartása mellett a feszültség alatti pályán történő munkavégzés csak a felszíni körzetben, a járműtelepi üzemi összekötő vágányon, valamint az állomási vágánykapcsolatok körzetében engedélyezhető, ahol a biztonságos tartózkodáshoz megfelelő tér áll rendelkezésre.

Minden esetben ott ahol a beavatkozás szükséges.

Vonatforgalom fenntartása mellett nem történhet munkavégzés.

181. Az alábbiak közül mi a feltétele a feszültség- és forgalom alatti pályán, illetve az alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzésnek?

Feszültség- és forgalom alatti pályán, alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzés kizárólag folyamatos rádiótelefon kapcsolat biztosításával lehetséges.

Feszültség- és forgalom alatti pályán, alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzés feltétele a vonatok teljes vonalon történő állvatartása.

Feszültség- és forgalom alatti pályán, alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzés kizárólag érvényes munkalap leadása után lehetséges.

182. Milyen feltételek mellett lehet vonalalagúti területre, mütárgyba gyalogosan belépni?

Vonalalagúti területen a mütárgyba történő gyalogos belépés a menekítójárdán, kizárólag a vonatforgalom visszafogásával, feszültségmentesített állapotban engedélyezhető.

Nem lehet gyalogosan belépni csak személyszállító vonattal.

Belépni csak a műszaki ügyeletes kíséretében lehet.

183. Vonal alagúti területen, vágánytérbe pályaszintre történő belépés esetén mit köteles tenni a KFM?

A KFM köteles a körzetben valamennyi vonatmozgást területbiztosítással (RAZ) letiltani.

Fokozott figyelemmel kell lennie a belépő csapat mozgását illetően.

Minden esetben meg kell tiltani a belépést üzemidő alatt.

184. Hol szabad belépni a pályára, vonalalagúti területen vágánytérbe, feszültség alatt?

Vonalalagúti területen a feszültség alatti vágánytérbe történő belépés a menekítő-járdáról az állomások mindkét végén lévő, valamint az alagúti összekötő folyosóknál található harmadik-sín megszakításoknál kialakított hágcsók igénybevételével történhet.

Bárhol ahol a munkaterület rövid úton elérhető.

Csak a peron mellet szakaszon ahol az iparai TV rendszerrel a mozgás követhető.

185. Milyen esetben folytathatja útját a valamely mütárgyba beléptetést végző vonat?

Valamely mütárgyba beléptetést végző vonat csak abban az esetben folytathatja útját, ha a kiszálló személyek biztonságos helyen vannak, és a munkacapat-vezető a vonat továbbhaladására rádiótelefonon engedélyt vagy kézi jelzést adott.

Valamely mütárgyba beléptetést végző vonat csak abban az esetben folytathatja útját, ha a tolatásvezetőtől erre engedélyt kapott.

Valamely mütárgyba beléptetést végző vonat csak abban az esetben folytathatja útját, ha a munkacapat vezetőtől erre engedélyt kapott.

186. Mennyi az engedélyezett legnagyobb sebesség az alagúti munkavégzés helyén? (Fesz.alatti pályán)

A munkavégzés helyén az alkalmazható sebesség legfeljebb 15 km/h. Ha a belépők védett vagy zárt helyen tartózkodnak, az alkalmazható sebesség felemelhető legfeljebb 40 km/h-ra. Ha a védett, zárt hely megközelítése felszínről vagy külső térről történik, akkor sebességkorlátozást nem kell elrendelni.

10 km/h ami a beállítható legkisebb sebességkorlátozás.

Minden esetben legfeljebb 15 Km/h.

187. Milyen feltétellel rendelhető ki vonat, ki vagy belépő munkacsapat szállítására?

A vonat munkacsapat-szállításra, csak utasok nélkül rendelhető ki. ATPR üzemmódban, beavatkozó járművezetővel.

A vonat beavatkozó járművezetővel, utasokkal is kirendelhető.

A vonat MTO üzemmódban a kijelölt szelvényben megállítható ezért kirendelhető.

188. Mi az eljárás a forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során?

Forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során bekövetkező rendkívüli feszültségmentesítés esetén a KFM köteles a forgalmi helyzet függvényében valamennyi közlekedő vonatot lehetőleg állomásba juttatni és ott az állvatartását biztosítani.

Forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során bekövetkező rendkívüli feszültségmentesítés esetén a működtető személyi adatait fel kell venni.

Forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során bekövetkező rendkívüli feszültségmentesítés esetén haladéktalanul fel kell venni a kapcsolatot az EDI-vel.

189. Rendkívüli esemény kapcsán mely esetben kell az állomásokat lezárni?

Minden olyan rendkívüli esemény bekövetkezésekor, amikor a vonatforgalmat előre láthatólag 15 percnél hosszabb időre kell szüneteltetni, az utasokat a helyzetről tájékoztatni kell, az állomásokat ki kell üríteni, és a tűzeseti eljárás kivételével a ki-, és bejáratokat le kell zárni. A kijárat ajtókat vagy a passzázs kapukat csak az állomás teljes kiürítése után szabad lezárni.

Minden olyan esetben, amikor a vonatforgalmat 10 percet meghaladóan szüneteltetni kell.

Minden olyan esetben, amikor a vonatforgalmat 15 percet meghaladóan szüneteltetni kell.

190. Ha feszültségmentes pályán állomásközben bármely ok miatt állt meg vonat mi az eljárás?

Ha feszültségmentesített pályán állomásközben bármilyen ok miatt a vonat megállt – annak ellenére, hogy az újbóli feszültség alá helyezés tervezetten meg fog valósulni – a KFM legkésőbb a feszültségmentesített állapot 20. percében köteles elrendelni a jármű kiürítését.

Segélyvonattal ki kell tolni a következő állomásra. Tartózkodási időtől függetlenül utasokkal együtt.

Ez nem lehetséges, mert a rendszer mindig beviszi a vonatot az állomásra.

191. Használható-e a menekítő járda a harmadik-sín feszültség alatti állapotában?

A harmadik-sín feszültség alatti állapotában a menekítőjárdát menekítésre, vagy a jármű gyalogos megközelítésére használni tilos! Az ajtó nyitását követően a KFM köteles gondoskodni a szomszédos alagút feszültség mentesítéséről is.

Igen, azért lett kialakítva.

Használható amennyiben vonat áll mellette.

192. Vonatról érkező tűzriasztás esetén mi az eljárás?

A tüzet MTO üzemmódban a BLP, ATPR üzemmódban a járművezető azonnal köteles jelenteni a KFM-nek.

A vonathoz kell küldeni a következő állomáson a műszaki ügyeletest.

Ha a riasztás a padlólemez alól jön, akkor a vonatot el lehet távolítani a vonalról az utasok kiszállítása után, mert az átégés ellen biztosított.

193. Hogyan avatkozik be a vonatvezérlő rendszer, ha tűzriasztást észlel?

A vonatvezérlő rendszer a tüzesetes vonatot a következő állomásba továbbítja, és ott állva tartja.

A vonatvezérlő rendszer a tüzesetes vonatot a végállomásra juttatja majd minden ajtót nyitva tart.

A vonatvezérlő rendszer a tüzesetes vonatot azonnal befékezi és a pályát feszültség mentesíti, majd rövidre zárja.

194. Mi a teendője a KFO-nak ha a vonatvezérlő rendszer a tüzesetes vonatot az állomásba állva tartja?

A KFO köteles ellenőrizni a rendelkezésre álló CCTV rendszeren és az ATS kezelőfelületen a tüzesetben érintett vonat utastéri ajtajainak nyitott állapotát, szükség esetén az ajtókat távvezérelten kinyitni.

A KFO köteles ellenőrizni a berendezés hibátlan működését.

A KFO köteles ellenőrizni a tűz nagyságát és ennek megfelelően kiadni a riasztási fokozatot.

195. Az alábbiak közül mi a teendője a BLP-nak és a KFM-nek a vonatról érkező tűzriasztás esetén?

A kameraképeken keresztül a BLP köteles meggyőződni a tűzjelzés valódiságáról, illetve a KFM köteles a JÁDI-t és/vagy műszaki ügyeletest a helyszínre küldeni.

A kameraképeken keresztül a BLP köteles meggyőződni a tűzjelzés valódiságáról és helyszínre küldeni a műszaki ügyeletest, a KFM-nek nincs teendője.

A kameraképeken keresztül a BLP köteles meggyőződni a tűzjelzés valódiságáról, majd írásos jelentést tenni, majd a KFM ez után köteles a JÁDI-t a helyszínre küldeni.

196. Mit köteles biztosítani a KFM ha az állomáson tűz vagy égő vonat van?

Ha az állomás területén tűz vagy égő vonat van, a KFM köteles biztosítani, hogy más vonat az állomáson ne tartózkodjon.

A metródolgozók gyülekezését a tűzriadó tervben meghatározott helyen.

A tűzoltó készülékek használhatóságát.

197. Átszálló állomásokon (más vonalra) mit kell ellenőrizni tűz esetén?

Átszálló állomásokon meg kell győződni a füst- és tűzgátló kapuk automatikus működéséről. Ha a kapuk zárása szükségtelen, akkor a nyitás érdekében a KFM köteles intézkedni.

Az utastájékoztató rendszerek jól működnek-e?

Azt, hogy a nem érintett vonal elszívó ventilátorai üzemképesek-e?

198. Ha a vonat ellenőrzése során, a kameraképeken füst érzékelhető mi az eljárás kirendelést illetően?

Ha a vonat ellenőrzése során a kameraképekből füstölés érzékelhető, a járműhöz a műszaki ügyeletet nem szabad kirendelni.

Miután van légzőkészüléke kirendelhető műszaki ügyeletes.

Nem kell kirendelni senkit. A tűzoltóság intézkedik.

199. Hogy lehet a tűzesetes vonatot a forgalomból kivonni?

A KFM köteles az instruktort a helyszínre kirendelni. Tűzesetes vonatot kizárólag ATPR üzemmódban lehet a forgalomból kivonni.

Kizárólag feszültségmentes pályán dízel mozdonnyal vontatva.

Kizárólag segélyvonattal lehet kivonni.

200. Mi az eljárás vonaton történt haláleset kapcsán?

A vonaton történt haláleset bekövetkezésekor az utasokat ki kell szállítani és a helyszínt biztosítani kell. Idegenkezűség gyanújának felmerülése esetén a helyszínelésről gondoskodni kell. A vonatot a KFM által meghatározott helyre félreállítani csak abban az esetben lehet, ha az nem jár a helyszín (utastér) megváltoztatásával.

A mentőszolgálatot kell hívni.

A rendőrségnek kell jelenteni a továbbiakat az ő utasításuk szerint.

201. Mi a kameraképekre vonatkozó kötelessége a KFM-nek a vonatban bekövetkezett haláleset kapcsán?

A KFM köteles intézkedni a jármű kameraképeinek levételéről.

A személyiségi jogokra hivatkozva a felvételt azonnal törölni kell.

A KFM köteles a jármű kameraképeinek védelméről és titkosításáról.

202. Melyik a helyes állítás?

Felvágott váltón megálló vonattal az eredeti haladási iránnyal ellentétes járműmozgást végezni, illetve erre utasítást adni – a kisiklás veszélye miatt – szigorúan tilos!

Amennyiben a műszaki diszpécser a műszaki ügyeletes jelentése alapján a váltót használhatónak minősíti arról, le lehet haladni.

Felvágott váltón annak ellenőrzése után minden mozgás megengedett.

203. Ki és milyen feltételekkel rendelhet el állomástávolságú közlekedést?

Állomástávolságú közlekedést kizárólag a KFM rendelhet el, ATPR üzemmódban történő közlekedés esetén.

A BKK fődiszpécserre egyeztetve a KFM-el.

Amennyiben legalább ATPR 25 üzemmódban lehet közlekedni elrendelhető.

204. Mely felsorolás tekintendő havária eseménynek?

Vízbetörés, természeti katasztrófa, robbanóanyag illetve gyanús elhagyott csomag találása.

Utastérben történő fényképezés.

Festékanyag állomási padlóra vagy jármű padlóra kiömlése.

205. Havária esemény bekövetkeztekor mi a forgalmi szolgálat feladata?

Havária esemény bekövetkezésekor a forgalmi szolgálat központi forgalomirányítási területének elsődleges kötelessége az előírt értesítési feladatok haladéktalan végrehajtása, a metró területén tartózkodó valamennyi személy menekítésére tett intézkedések azonnali megkezdése mellett.

Első a helyszíni megbízott kijelölése.

Jóváhagyni illetve engedélyeztetni a menekítés megkezdését.

206. Mire kell törekedni egy menekítés megszervezése kapcsán?

A menekítés megszervezése során törekedni kell a menekítés legkevésbé kockázatos módszerére, az utazóközönség vonatokkal történő állomásba juttatására.

A menekítés megszervezése során minden esetben törekedni kell a lejtés irányában történő menekítésre.

A menekítés megszervezése során minden esetben meg kell követelni a légzésvédő felszerelések használatát így azokat menekítés előtt ki kell osztani.

207. Mit jelent a mozgólépcsők vészeseti üzemmódja?

Ez valamennyi mozgólépcső hegymeneti indítását jelenti egy kivétellel, amelyet a beavatkozó egységek helyszínre jutása érdekében folyamatosan lejtmenetben kell működtetni.

Ha valamilyen veszély van, akkor le kell állítani a lépcsőket. Biztonságosabb álló lépcsőt igénybe venni.

Valamennyi mozgólépcsőt hegymenetben kell üzemeltetni.

208. Az alagúti menekítés esetén melyik állomásra kell a mozgólépcsők vészeseti üzemmódban történő működtetését elrendelni.

Alagúti menekítés esetén az érintett állomásköz mindkét oldalán lévő állomásra vonatkozóan el kell rendelni.

Alagúti menekítés esetén az érintett állomások közül csak arra az állomásra vonatkozik, ahová érkeznek az utasok.

Alagúti menekítés esetén csak arra az állomásra vonatkozik, ahonnan indultak az utasok hisz innen tudnak bevonulni zavartalanul a segítők.

209. Mely állítás igaz az alagúti kiszállítást illetően?

Az alagúti kiszállítást minden esetben lehetőleg beavatkozó járműszemélyzet vagy havária képzésben részesített, kiképzett műszaki ügyeletes helyszínre küldésével kell végrehajtani. Szükség esetén az alagúti kiszállításhoz a tűzoltóság segítségét is igénybe lehet venni.

Nem kell ragaszkodni a helyszíni segítséghez. A megfelelő feliratok segítik az utast a menekülésben.

Nincs szabályozva.

210. Mi az eljárás őrizetlenül hagyott csomag észlelése esetén?

A csomagot nem szabad felderíteni, mozgatása, átvizsgálása tilos! Haladéktalanul értesíteni kell a rendőrséget, és kiérkezésükig őrizni kell a tárgyat.

A csomagot tanuk jelenlétében ki kell nyitni és tulajdonosra utaló adatokat kell gyűjteni majd, ki kell értesíteni a vélelmezett tulajdonost.

A csomagot két tanú jelenlétében ki kell nyitni leltárt, kell készíteni és tulajdonosra utaló adatokat kell gyűjteni ez után, kikell értesíteni a vélelmezett tulajdonost.

211. Melyik a helyes eljárás bombariadó (közveszéllyel fenyegetés) esetén?

Ilyen esetben a forgalom leállítását úgy kell végrehajtani, hogy az utazóközöniséget a legkisebb kockázat érje. Valamennyi vonatot állomásba kell juttatni, ott állva kell tartani és az utasokat a lehető legrövidebb időn belül állomási kiszállítással menekíteni. Lehetőség szerint az alagúti kiszállítást kerülni kell.

Értesíteni kell a Vasútbiztonsági Csoportot és a rendelkezései eljáráni. A vonatokat állomásban kell tartani.

Értesíteni kell a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési hatóságát és a rendelkezése szerint eljáráni.

212. Mi az eljárás, ha a vízbetörés olyan mértékű, hogy a vontatási áramellátást is veszélyezteti?

Ha a vízbetörés olyan mértékű, hogy a vonatok állomásba juttatását a vontatásienergia-ellátás megszűnése (rövidzár) miatt kizárja, akkor az utasok menekítése a vízbetörés helyétől ellentétes irányban és csak a menekítő-járdán hajtható végre.

Azon a szakaszon ahol már nem biztosítható a járműveket lendületből kell át közlekedtetni kirendelt járművezetővel.

Meg kell várni amíg, eléri, a sántalp élet akkor kell leállítani a forgalmat.

213. Mit ért a helyszín biztosításán?

A helyszínbiztosítás olyan tevékenység, amelyet a balesetek vagy bűncselekmények helyszínén kell végezni a helyszín őrzése, lezárása, a nyomok biztosítása érdekében, amely segíti a hatósági eljárás eredményességét. Az ilyen irányú tevékenység a hatóság megérkezéséig tart, és a helyszín megváltoztatásának megakadályozására szolgál.

A társaság valamennyi eszköze biztosítva van.

Azt, hogy a helyszínt szabadon kell tartani az utasok zavartalan közlekedés érdekében.

214. Mi a helyszínt biztosító személy alapvető feladata az alábbiak közül?

A helyszín eredeti állapotának megőrzése.

A jelenlét a vállalat részéről.

A hatóságok megérkezéséig jelen legyen. Egyéb joga nincs.

215. Hogy történik a szolgálati vonatok mozgásának szervezése?

Az igényeknek megfelelő szolgálati vonat mozgások és a vágányzárak összehangolása a KFM operatív rendelkezései alapján történik.

A pályamester rendelkezései alapján.

A tolatásvezető rendelkezései alapján.

216. Mely esetben közlekedtethető szolgálati vonat feszültség alá helyezés után?

Rendkívüli esetben szolgálati vonat a feszültség alá helyezés után is közlekedtethető, a személyszállító vonatok menetrendszerű forgalmának beindítását megelőző időszakban. A feszültség alatti pályán történő közlekedésről a KFM rádiótelefonon adott rendelkezéssel köteles értesíteni a szolgálati vonat személyzetét.

Szükség esetén bármikor.

Szolgálati vonat menetrendszerű vonatok között akkor közlekedhet, ha legalább 10 perces a követési időköz.

217. Hogy lehet végezni tolatási mozgást AM4-M4 típusú járművel?

Tolatási mozgásokat AM4-M4 típusú jármű esetén figyelembe véve a tolatási mozgás célját és a jármű műszaki állapotát MTO vagy ATPR üzemmódban lehet végezni.

Tolatást végezni AM4-M4 típusú járművel csak alacsony sebességű állapotban, UNIMOG kételtű járművel lehet.

Csak kizárólag másik AM4-M4 járművel mozgatva.

218. Mi az előírás tolatás megkezdése előtt fékpróbával kapcsolatban ATPR üzemmódban?

Az ATPR üzemmódban végrehajtott tolatás megkezdése előtt fékpróbát kell tartani. Metrókocsikból összeállított tolatójármű esetén a légfékrendszer legalább 50 %-ának üzemképesnek (a működő fékrendszerbe bekapcsoltnak) kell lenni.

Üzemelő élesített vonatonál nem kell külön fékpróbát tartani.

Ha a járműműszak felelős személye nyilatkozik, hogy a fékek jók, akkor kezdhető meg a tolatási mozgás.

219. Mi az előírás tolt menetben történő tolatási mozgás esetére?

Tolt menet esetén, vagy ha a jármű vezetése nem a menetirány szerint első vezetői konzolnál történik, a mozgás irányában levő első kocsin figyelő és jelzést adó dolgozónak kell tartózkodni, aki rádiótelefonon keresztül szabályozza a tolatási mozgást. Ebben az esetben legfeljebb 10 km/h sebesség alkalmazható.

Tilos mozgatni járműveket, ha azok haladási irányának megfelelő végén nem vezethetők.

A mozgatott jármű mellett tolatásvezetőnek kell tartózkodni és kézi jelzésekkel irányítani a mozgást.

220. Mennyi a járműtelepen alkalmazható sebesség és az alkalmazható üzemmód harmadik-sínnel ellátott vágányokon?

A járműtelepi vágányokon alkalmazható sebesség legfeljebb 15 km/h. Az üzemszerűen alkalmazott járműtovábbítási üzemmód: ATPR-25.

15 km/h az üzemmód nincs megkötve.

25 km/h az az tolatási sebesség.

221. Mi az előírás a kocsiszín hátsó tároló helyre való behaladással kapcsolatban?

Hátsó tárolóhelyre történő behaladáskor a kapu és az útátjáró elhagyása után a sebesség legfeljebb 10 km/h-ra növelhető. Hátsó tárolóhelyre történő behaladás, tolatás esetén az első tárolóhely szerinti „Megállás helye” jelzót nem kell figyelembe venni.

Legfeljebb 5 km/h a sebesség.

Minden esetben meg kell állni az első tároló hely végét jelentő megállás helye jelzőnél.

222. Milyen állásba kell tartani a járműtelepi (egyéb) vágányokban levő váltókat?

Az egyéb vágányokban levő helyszíni állítású váltókat szabványos állásban kell tartani. A váltók szabványos állását a Vonali Végrehajtási Utasításban kell meghatározni.

Mindig abban az állásban, ami a legutóbbi mozgásnál lett beállítva.

Tolatás esetén a vágányútnak megfelelő állásban egyéb nincs előírva.

223. Ki állíthatja a helyszíni állítású váltókat?

A helyszíni állítású váltók állítását és lezárását a tolatásvezető végzi. A váltókat más dolgozónak állítani nem szabad. A váltóállítás megfelelő végzéséért az állító dolgozó a felelős.

A diesel mozdony vagy egyéb vontató jármű vezetője.

Az a forgalmi dolgozó, akinek a BLP megbízást ad.

224. Mennyi a járműtelepi egyéb vágányokon a tolatás sebessége?

A járműtelepi egyéb vágányokon a tolatás sebessége legfeljebb 15 km/h.

10 km/h.

Az általános tolatási sebesség, 25 km/h.

225. Hány próbapálya került kialakításra az M4 Metróvonalon?

Az M4-es metróvonalon két próbapálya került kialakításra. A járműtelepen a kocsiszínrel párhuzamosan, és a vonalon Tétényi (TET) Bocskai u (BOC) állomásközben a jobb vágányon.

Minden metróvonalon egy próbapálya van a járműtelepi vágányhálózatban.

Egy a járműtelepen, a felszínen.

226. Kinek a feladata a próbapályákon lebonyolított próbafutás irányítása?

Mindkét próbapályán végzett próbafutás irányítása a BLP feladata.

Minden próbafutást a KFM irányít.

A járműtelepi futásé a BLP. A vonali a KFM feladata.

227. Mi az összefüggés a próbafutás és a biztosítóberendezés között?

Próbafutás csak a biztosítóberendezés üzemszerű működése mellett végezhető, bármilyen meghibásodás esetén a próbafutást le kell állítani.

Nincs különösebb a próbafutás lebonyolítható ATPR üzemmódban is.

Próbafutás csak MTO üzemmódban végezhető.

228. Végezhető-e üzemidőben a vonalon próbafutás?

Üzemidőben az alagúti próbapályán vagy a vonal más szakaszán vonali próbafutás nem végezhető.

Igen, 5 percnél nagyobb követési időközben.

A Forgalmi főmérnök engedélyével igen.

229. Végezhető-e üzemidőben próbafutás a vonalon?

Üzemszerű forgalomban személyszállító vonatok között próbafutás nem, tesztfutás azonban végezhető.

Igen 5 percnél nagyobb követési időközben.

A Járműműszaki Főmérnök engedélyével igen.

230. A forgalmi vágányokra, illetve a próbapályára történő beállítás előtt mi a járművezető kötelessége?

A forgalmi vágányokra, illetve a próbapályára történő beállítás előtt napi féktestet és VACMA tesztet kell tartani a próbavonat mindkét vezetői konzoljánál

A forgalmi vágányokra, illetve a próbapályára történő beállítás előtt minden esetben egyeztetni kell a szolgálati vonatok tartózkodási helyeiről.

A forgalmi vágányokra, illetve a próbapályára történő beállítás előtt minden esetben "Figyelj!" jelzést kell adni.

231. Mely feltételek mellett közlekedtethető üzemidőben tesztelési célból vonat?

Üzemidőben személyszállító vonatok között a forgalmi vágányokon tesztelési célból kizárólag: üzemképes jármű, MTO üzem módban, állomási áthaladással, utastéri ajtók zárva tartásával, rendkívüli vonatként közlekedtethető.

Nem közlekedtethető amennyiben nem szállíthat utasokat.

Közlekedtethető amennyiben Járművezető vezeti.

232. Melyik állítás a helyes általános szabály?

A kocsiszín és a javítócsarnok valamennyi harmadik-sínes és lengőkábeles megtáplálással rendelkező vágányát állandóan feszültség alattinak kell tekinteni.

Nincsenek általános szabályok csak konkrét szabályozások.

A feszültség alá helyezést szirénahang előzi meg 3x5 másodpercre.

233. Hogy helyezhetők el utas tájékoztatók és feliratok az állomásokon?

A metró területén csak a Megrendelő (a továbbiakban: Közlekedésszervező) által engedélyezett utastájékoztatók és feliratok helyezhetők el.

Úgy hogy azok botlás veszélyt ne jelentsenek.

Bejelentés után jól láthatóan vagy megvilágítva.

234. Mi az előírás a biztonsági sávot figyelő infra rendszerrel kapcsolatban?

A biztonsági sávot figyelő infra rendszer működtetése üzemidőben kötelező.

Nincs ilyen rendszer a biztonsági sávnál. A biztonsági őrök figyelik az utasmozgást.

Ha az utasforgalom növekszik, be kell kapcsolni.

235. Mi az eljárás üzemszünetben a hatósági intézkedések végzésével?

Üzemszünet alatt a hatósági intézkedést végzők a KFM előzetes tájékoztatása után engedhetők be.

Korlátlanul beengedhetők az igazolványuk alapján.

Csak a illetékes szolgálati főnök engedélyével engedhetők be.

236. Mi az eljárás, ha peron telítettsége utas biztonságot veszélyeztetően megnövekedett?

Ha forgalmi vagy egyéb ok miatt a peron telítettsége utasbiztonságot veszélyeztető mértékben megnövekedik, a JÁDI köteles a helyzetről a KFM-et értesíteni. A KFM a pályára beesés kockázatának megszüntetése érdekében köteles a lejtmeneti lépcsőket – zsilipelés céljából – leállíttatni. A leállítást megelőzően a JÁDI-nak figyelmeztetni kell az utasokat.

Fokozott utastájékoztatást kell adni a JÁDI-nak.

Többlet vonatot kell kérni a KFM-től.

237. Kinek adhatja ki a mozgólépcső gépház kulcsát a JÁDI?

A JÁDI a mozgólépcső gépház kulcsát kizárólag a mozgólépcső gépkezelők, valamint a mozgólépcső karbantartó üzemvezető által név és beosztás szerint megjelölt személy részére adhatja ki.

A műszaki ügyeleti szolgálat megbízottjának.

A műszakvezető diszpécsernek és az üzemvezetőjének.

238. Milyen menetrendeket alkalmazunk a jellemző forgalmi igények alapján?

Naptípus szerintit (A,B,C,D), idény szerintit (kiiktatásos), rendkívüli (ünnepi, rendezvényi stb.), vágányzári (részleges üzem szerinti.)

Hétköznapi és munkaszüneti napit.

Grafikus menetrendet és menetrendi kivonatot.

239. Hogy kezeli az ATS rendszer a menetrendi eltérést?

Üzemszerűen a menetrendtől való eltéréseket az ATS rendszer automatikusan kezeli. Szükség szerint menetjellegét módosít, csökkenti vagy növeli az állomási tartózkodási időket a menetrend szerinti közlekedés biztosítása érdekében.

Nem kezeli, csak jelzi, és kézi kezeléssel kell beavatkozni.

A rendszer nem kezeli, csak jelzi és rögzíti. Korrigálni csak kézi beavatkozással lehetséges.

240. Milyen menetjellegeket alkalmazunk?

Lassú, normál, gyors, feszített.

Gyorsítási szakasz, kifuttatási, fékezési.

Minimum, normál, maximum, egyéni.

241. Melyek az alkalmazott állomási tartózkodási idők típusai?

Minimum, normál, maximum, egyéni.

Rövid, normál, hosszú.

Lassú, közepes, gyors.

242. Milyen menetrendi eltéréseket ismer?

Késés, sietés, vonali eltérés, menetkimaradás, többletmenet.

Munkanapi, pihenőnap, rendkívüli.

Rendkívüli, operatív.

243. Késést okozó esemény után mely esetben kell a forgalmat menetrendszerűnek tekinteni?

Ha az adott időszakban előírt követési idő biztosított a forgalmat menetrendszerűnek kell tekinteni. Annak érdekében, hogy a vonatforgalom visszaálljon a menetrendben meghatározott menetvonalra, a követési idő csökkenthető, de az egyenletes vonatkövetést biztosítani kell.

Amikor minden vonat az előírt menetvonalában közlekedik.

Amikor azt a KFM annak minősíti, függetlenül a kiadott menetrendtől.

244. Mit jelent a kötött menetrend?

Kötött menetrendi időszakban, amikor az utasok számára a vonat közlekedésének ideje állomásonként meg van hirdetve, valamennyi vonatot saját menetvonalában kell közlekedtetni.

Azt jelenti, hogy valamennyi vonatot a kiadott követési időben kell közlekedtetni.

Menetrend könyvet a grafikus menetrend, könyv formátumát.

245. Mi az eljárás a kötött menetrendet érintő eltérésekkel?

Kötött menetrendi időszakban valamennyi eltérést jelenteni kell, különös tekintettel az utolsó személyszállító vonat közlekedésére.

Mielőbb helyre kell állítani, különösen a követési időközt.

Jelenteni kell a szolgálati úton és korrigálni a szükséges mértékig, hogy tartható legyen.

246. Melyik a helyes állítás a vonatok egyedi azonosításával kapcsolatban?

Valamennyi utasszállító vonat egyedi vonatazonosítóval van ellátva, amely a pályaszámokhoz rendelt kétjegyű számból áll. Ez a szám a vonatazonosító és a rádiótelefon hívószáma is.

A vonal jellegbetűjével és a pályaszámmal történik.

A menetrendi szerelvénykibocsájtási számmal.

247. Milyen feltételek teljesülése után lehet üzemszünetben a felszíni körzetet feszültség alá helyezni?

A járműtelepi műszaki ügyeletessel a körzet bejárása, a feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvány nélkül munkát végzők a terület elhagyása és a területhez tartozó kapuk bezárása után. A feltételek megvalósulása után a műszaki ügyeletes hozzájárulásával lehet feszültség alá helyezni.

A járműtelepi műszaki ügyeletessel a körzet bejárása, a feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvány nélkül munkát végzők a terület elhagyása után. A feltételek megvalósulása után a műszaki ügyeletes hozzájárulásával lehet feszültség alá helyezni.

A járműtelepi műszaki ügyeletessel a körzet bejárása, a feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvány nélkül munkát végzők a terület elhagyása és a területhez tartozó kapuk bezárása után.

248. A felszíni körzetben a feszültség alatti pályára való be- és kiléptetéshez ki végzi a kapuk nyitását?

Kerítés esetén a műszaki ügyeletes, járműfenntartási létesítmények esetén a kocsiszíni csoportvezető, távműködtetésű kapuk esetén a BLP.

Kerítés esetén a műszaki ügyeletes, járműfenntartási létesítmények esetén a kocsiszíni csoportvezető, távműködtetésű kapuk esetén a KFM.

Kerítés esetén a műszaki ügyeletes, járműfenntartási létesítmények esetén a KODI, távműködtetésű kapuk esetén a BLP.

V.1. Szolgálati Szabályzat:

1. Hol érvényes a Dél- Buda-Rákospalota M4 Metróvonal V.1. Szolgálati Szabályzata?

M4 Szabályzat Társaság által üzemeltetett metróvonalakon, és járműtelepein, az AM4-M4 típusú metrószerelvény üzemeltetése során.

Azon a vonalon ahol AM5-M2 típusú metró szerelvényeket üzemeltetnek.

Azokon a metró vonalakon ahol Alstom típusú metró járműveket üzemeltetnek.

2. Kikre terjed ki az M4 Metróvonal V.1. Szolgálati Szabályzata?

A szabályzat hatálya kiterjed a járműre beosztott vagy kirendelt járművezető, illetve a központi járműfelügyeleti feladatot ellátó személyzetre.

Valamennyi társszolgálat összes dolgozójára.

Nem terjed ki azon dolgozókra, akik tevékenysége a jármű forgalmi és azzal kapcsolatos műszaki üzemeltetésével közvetlenül összefügg.

3. Hogy kell értelmezni az M4 Metróvonal V.1. Szolgálati Szabályzatban megfogalmazott, fogalmakat, kifejezéseket és munkaköröket?

A szabályzatban meghatározott fogalmak, kifejezések, valamint munkakörök az F.2. Forgalmi Utasításban meghatározottak szerint értendők.

Nem az F.2 Forgalmi Utasítás a fogalmak meghatározója.

Nem a fogalmak a meghatározók az utasítás értelmezésekor.

4. Mit tartalmaz a M4 Metróvonal V.1. Szolgálati Szabályzata?

Központi járműfelügyeleti és fedélzeti járműfelügyelő személyzet, valamint csökkentett üzemmódban járművezetést végző beosztott vagy kirendelt járművezetők tevékenységét és részletes szolgálati kötelelességeit.

A szolgálati vonatok, mozdonyvezetőinek és személyzetének részletes tevékenységét.

A Szabályzat tartalmazza a járművek karbantartásának technológiai leírását és átvizsgálását.

5. Kinek kell ismerni az M4 Metróvonal V.1. Szolgálati Szabályzat munkakörre vonatkozó szövegét?

A szabályzat munkakörre vonatkozó szövegét ismernie és alkalmaznia kell.

Minden Forgalmi Szakszolgálatnál dolgozónak, függetlenül attól, hogy munkaköre a forgalom lebonyolításával közvetlenül összefügg vagy nem.

Minden Forgalmi Főmérnökségi dolgozónak.

6. Mit ír az M4 Metróvonal V.1. Szolgálati Szabályzata a felelősségről?

A járművet felügyelő (központi vagy fedélzeti járműfelügyeletet ellátó) munkavállaló, valamint a járművezető felelős munkája szabályszerű végzéséért.

Nem részletezi, ez alatt mit kell érteni.

Csak a kiadott oktatási könyvek megőrzését követeli meg.

7. Mely felsorolás tartalmazza a központi járműfelügyeleti feladatokat ellátó munkavállalók kötelelességeit (MTO üzemmódban)?

A rendszer által járművezető nélkül automatikus üzemben közlekedő járművek állapotának folyamatos ellenőrzése.

A pihenő idő, hasznos eltöltése, a közlekedés biztonságának fenntartása, a biztonságos és egészséges munkavégzés szabályainak betartása. Utastájékoztató (kizárólag ATPR üzemmódban).

A járműre elhelyezett fény és hangjelző készülékek ellenőrzése, a jármű burkolatának és homlokfalának sérülésmentes állapotának ellenőrzése.

8. Mi az előírás ,ha a járművezető vagy az erre kijelölhető munkavállaló az önálló szolgálatra beosztás feltételeinek nem tud megfelelni?

Ha a járművezető vagy az erre kijelölhető munkavállaló legkésőbb a szolgálat megkezdése előtt legalább 1 órával a szolgálati elöljárónak köteles jelenteni.

Nincs előírás a munkáltatónál levő nyilvántartás elegendő a jogosultság igazolására.

A szolgálati elöljáró igazolásával szolgálatba léphet, utólag bemutatja a szükséges igazolásokat.

9. Mi a járműszemélyzet kötelessége a jelentésekkel kapcsolatban?

Szolgálat közben előforduló forgalmi-, műszaki- és egyéb eseményekről köteles a központi forgalmi menetirányítónak és az instruktornak rádiótelefonon, közvetlen szolgálati főnökének pedig legkésőbb a szolgálat végeztével írásbeli jelentést tenni.

A járműszemélyzet a szolgálat közben előforduló eseményekről a kocsiszíni diszpécser és a jármű műszak megbízott dolgozóját köteles értesíteni.

A járműszemélyzet a szolgálat közben előforduló eseményekről a kocsiszíni diszpécser és a jármű műszak megbízott dolgozóját köteles értesíteni, a közvetlen szolgálati főnökét, pedig ha egyéb elfoglaltsága nincs írásos jelentésben értesíteni.

10. Kinek adhatja át a járművezető a jármű vezetését ATPR üzemmódban?

Az instruktor engedélye alapján azon dolgozóknak, akik az önálló szolgálatra beosztás feltételeinek megfelelnek.

Oktatási feladat, végrehajtása esetén bármilyen tanfolyamra járó tanulónak, az instruktornak, minden esetben függetlenül attól, hogy szolgálatban van-e, fordítóbrigádnak, fordító leváltónak.

A szabadnapos járművezetőnek, aki megfelel az önálló szolgálatra beosztás feltételeinek.

11. A felsoroltak közül miről köteles a block-post járműtelepi forgalmi szolgálattevő kirendeléskor a járművezetőt tájékoztatni?

A kirendelés céljáról a vonat mozgási feladatáról.

Az állomások utasforgalmáról és a jármű utasterheléséről, a jármű IOS hibajelzéseiről.

A szolgálatban lévő KFM nevéről, pontos időről, az érvényes menetrendről, a szolgálatban levő instruktor nevéről.

12. Kik lehetnek a járművezetéssel és járműfelügyelettel megbízható személyek közvetlen szolgálati elöljárói, járművezetés ideje alatt?

Instruktor, kocsiszíni diszpécser. Utas és vonatforgalom lebonyolítását illetően a KFM.

A műszakvezető diszpécser.

A Forgalmi Szakszolgálat vezető és a Forgalomirányítási Üzemvezető.

13. Hogy történik üzemszerűen a járművek vezetése MTO üzemmódban?

A vonatvezérlő automatika végzi a BLP figyelési kötelezettsége mellett.

A KFM által a (KFO) Központi Forgalmi Operátor segítségével.

Járművezető állomási diszpécser által, kirendelésre.

14. Az alábbiak közül milyen előírás vonatkozik a vezetőikonzol-fedélre vonatkozóan?

Üzemszerűen a jármű altatott és élesztett állapotában a vezetőikonzol-fedélnek felhelyezett és zárt állapotban kell lennie.

Altatás és élesztés folyamata alatt a konzolfedélnek nyitott állapotban kell lennie.

Nincs külön szabályozva.

15. Mi az előírás ha a távvezérelt altatás vagy élesztési folyamat sikertelen?

A BLP köteles vonali tárolóhely esetén KFM-en, járműtelepi tárolóhely esetén a KODI-n keresztül beavatkozó járművezető kirendeléséről gondoskodni a jármű ATPR üzemmódú leadása vagy átvétele érdekében.

Meg kell ismételni.

Vonali tárolóhely esetén ki kell rendelni a műszaki mentőcsoportot.

16. Hogy értelmezi a jármű altatása vagy élesztése során a zöld fényjelzést hangjelzés nélkül?

A jármű élesztve, indításra kész.

"Figyelem a jármű élesztése megkezdődött " hangjelzés.

A jármű altatása folyamatban.

17. Melyik a helyes állítás a fékrendszere és diagnosztikai rendszere összefüggéséről?

A jármű fékrendszer állapotát a diagnosztikai rendszer folyamatosan ellenőrzi, bármilyen rendellenesség helytelen üzemállapot IOS hibajelzést okoz.

Minden esetben a légrendszer vezetőpulton levő nyomásmérője alapján kell ellenőrizni a fékezettséget.

Nincs összefüggésben, a fékezettséget szemrevételezéssel kell ellenőrizni.

18. Melyik a helyes állítás a jármű nagymértékű levegővesztése esetén a mechanikus rögzítettségről?

Nagymértékű levegővesztés esetén a mechanikus rögzítettség önműködően rendelkezésre áll.

Ilyen esetben a járművet kézfékekkel kell rögzíteni.

Az elektrodinamikus fék pótolja a kieső légféket szükség esetén.

19. Ismertesse a fékpróbák két nagy csoportját!

Statikus fékpróba, dinamikus fékpróba.

Napi féktestt fékpróba, próbapadon végzett fékpróba.

Utasszállítás közben végzett fékpróba, utas nélküli vonattal végzett fékpróba.

20. Mit ért statikus fékpróba alatt?

Napi féktestt (MTO vagy ATPR), részleges fékpróba (ATPR: szétcsatolt járműegység esetén) a jármű álló helyzetében elvégezve.

Statikus fékpróbának nevezzük, amikor a járművezető állva vezeti a járművet.

Statikus fékpróba esetén a jármű altatott és leállított állapotában van a fékpróba végrehajtva.

21. Mit ért dinamikus fékpróba alatt?

Dinamikus féktestt (MTO) fékútmérés (ATPR: karbantartási utasítások szerint a próbafutás során) a jármű mozgása közben elvégezve.

Azt, amikor a járművezető gyorsan húzza fék pozícióba a segédfékkart.

Azt, amikor a fékpróbát az elrendelés után fél órán belül bármilyen módon meg kell tartani.

22. Az alábbiak közül válassza ki a helyes állítást!

Napi féktesttet kell tartani mosóvágányról kihaladva a járműtelepi főjelző előtt.

Napi féktesttet kell tartani, ha jármű elérte az előírt futás teljesítményt.

Napi féktesttet kell tartani tetszés szerint, nincs előírva.

23. Automatikus üzemben ki a felelős a fékpróba elvégzéséért?

Block-post járműtelepi forgalmi szolgálattelvő.

Járműműszak csoport vezetője.

Kocsiszíni diszpécser

24. Az alábbiak közül mely esetekben kell napi féktesttet végrehajtani?

Dinamikus féktestt végrehajtása előtt.

Minden dinamikus féktestt után függetlenül annak eredményétől.

Naponta egyszer elegendő.

25. Szükséges-e járművezető jelenléte a dinamikus féktestt végrehajtásánál MTO üzemmódban?

Járművezető jelenlétével kell végrehajtani.

Nem szükséges, miután automatikusan történik.

Ha van tartalékos járművezető kirendelhető, ha nincs járműműszakos dolgozó is elegendő.

26. Az alábbiak közül mely esetekben kell, ATPR üzemmódban napi féktestet végrehajtani?
Ha a féktest eredménye MTO üzemmódban sikertelen.

Minden esetben, ha járművezető kerül a vonatra.

Járműegység szétcsatolása után.

27. Az alábbiak közül mely esetekben kell, fékútmérést végrehajtani?
Baleseti vizsgálat során, minden olyan esetben, amikor azt a járműkarbantartási technológia előírja.

Időjárás változás esetén a jármű fékezési képességének megállapítására.

Próbapályára behaladás előtt.

28. Hogyan reagál a rendszer MTO üzemmódban a sikertelen féktestre?
Sikertelen féktest esetén az ATC a jármű mozgását letiltja.

Visszaközlekedtetni a vizsgáló vágányra 10 km/ó sebességgel a hiba feltárása céljából

Automatikusan végrehajtja ismételt az a járművel.

29. Hogy hajtja végre a napi féktestet a járművezető ATPR üzemmódban?
A napi féktest lépéseit a járművezetői képernyőn megjelenő utasítások alapján kell végrehajtani.

Az adott nap első jármű mozgásánál kipróbálja a vészféket.

Rádiótelefonon bejelentkezik a BLP-nél és kéri a teszt elindítását.

30. Mi az eljárás sikertelen fékpróba esetén?
Sikertelen fékpróba esetén a jármű nem állítható forgalomba.

Sikertelen fékpróba esetén a forgalomba állás után a kijelölt próbapályán meg kell ismételni.

A fékpróba végrehajtásáért a próbafutás műszaki vezetője a felelős.

31. Milyen fékpróbát kell végrehajtani ha a járművet a két M kocsi között kell szétcsatolni és hogy ellenőrzik a jármű fékberendezéseinek működését?
Részleges fékpróbát kell végrehajtani.

Dinamikus féktestet kell tartani a szétcsatolás után.

Részleges fékpróbát utána szerelvény szét van csatolva. Ellenőrizve a H-ABA jelzőlámpa szerelvény szintű világító visszajelzését.

32. Milyen fékberendezések működését ellenőrzi a járművezető részleges fékpróbánál?
A fékpróba alatt meg kell győződni a vészfék, állva tartó fék és a levegős üzemi fék rendelkezésre állásáról a két mutató műszer fékhengernyomás mérője alapján.

A vészfék ütőgombbal kiváltható féket.

A segédfékkel kiváltható féket.

33. Mit ért sikertelen részleges fékpróba alatt?

Vészfék, vagy állva tartó fék vagy levegős üzemi fék közül bármelyik nem áll rendelkezésre.

Ha az ellenőrizendő, vészfék, állvatartó fék, levegős üzemi fék közül kettő nem működik.

Nincs ilyen minősítés miután a fékpróba valamely járműegység részen van végrehajtva és részleges.

34. Kinek köteles a Block-post Járműtelepi forgalmi szolgálattevő az MTO üzemmód szerinti átvétel során jelentkező rendellenességet jelenteni?

Járműtelepen a kocsiszini diszpécsernek, fővonalon az instruktornak köteles haladéktalanul jelenteni.

A BLP köteles vonali tárolóhely esetén KFM-en, járműtelepi tárolóhely esetén a KODI-n keresztül beavatkozó járművezető kirendeléséről gondoskodni a jármű ATPR üzemmódú leadása vagy átvétele érdekében.

Nem kell senkinek jelentenie a vonatot nem adja forgalomba.

35. Kinél és hol jelentkeznek a járműtelepi mozgató járművezetők?

A járműtelepi mozgató járművezetők a kocsiszini diszpécsernél kötelesek szolgálatra jelentkezni és a felszerelési tárgyakat magukhoz venni.

A járműtelepi mozgató járművezetők a Block-post forgalmi szolgálattevőnél kötelesek szolgálatra jelentkezni és a felszerelési tárgyakat magukhoz venni.

A járműtelepi mozgató járművezetők a vonali instruktornál kötelesek szolgálatra jelentkezni.

36. Válassza ki melyik a helyes állítást!

A jármű átvétel nélkül a vizsgálat teljes és sikeres befejezéséig nem állítható forgalomba.

Minden érvényes hatósági vizsgával rendelkező jármű azonnal forgalomba állítható.

Minden forgalomba állítás előtt minden járművön dinamikus féktesztet kell csinálni.

37. Mi az előírás a feszültség alatti pályán jármű tárolásával kapcsolatban?

Feszültség alatti pályán a tűzjelző rendszer által felügyelt területen kívül altatott járművet járművezetői felügyelet nélkül hagyni tilos.

Tilos feszültség alatti pályán járművet tárolni.

Feszültség alatti pályán járművet tárolni csak élesztett állapotban szabad.

38. Válassza ki melyik a helyes állítás, ha a járművet az átvétel során tapasztaltak miatt, nem állíthatjuk forgalomba?

Amely hiba esetén az érvényben lévő szabályozások alapján a járművet rendkívüli felülvizsgálatra felre kellene állítani.

Ha a reklám felületeken nincs elhelyezve anyag.

Ha az időjárás viszonyok kedvezőtlenek a vágánylírán.

39. Meddig kell nyilatkoznia a járműmúszak csoportvezetőjének ha esetlegesen a járműtelepi líravágányokat üzemidőn túl is feszültség alatt kell tartani?

Az utolsó kiálló vonat Kelenföld állomásról történő indulásáig kell nyilatkoznia a líra feszültség alatt tartása érdekében.

A csúcsforgalmi időszak végén még 22 óra előtt.

Szolgálat kezdéskor a váltás megtörténte után.

40. Milyen üzemmódban kell végrehajtani a működéspróbát?

ATPR -40 ATC bypass üzemmódban kell végrehajtani.

ATPR 25-ben.

Tetszőleges üzemmódban lehet megcsinálni.

41. Mennyi a lengőkábeles teljes (ATPR) járműátvétel ideje?

A lengőkábeles teljes (ATPR) járműátvétel ideje 25 perc.

A lengőkábeles teljes (ATPR) járműátvétel ideje 15 perc.

A lengőkábeles teljes (ATPR) járműátvétel ideje 20 perc.

42. Válassza ki melyik a helyes állítást!

Lengőkábeles tárolóhelyről üzemszerűen forgalom állni nem szabad. Ha az onnan forgalomba állás elkerülhetetlen a jármű inicializációs folyamatot el kell végezni.

A kocsiszínból a mosó vágányról forgalomba lehet állítani vonatot.

A kocsiszín valamennyi vágányáról forgalomba lehet állítani vonatot.

43. Mi a kötelessége a lengőkábellel ellátott tárolóhelyen a vonat leadása folyamán a járművezetőnek?

Köteles a szabályzatban leírtak szerint a vezetői konzolt inaktívvá tenni. A vezetői konzolfedelet kizárólag abban az esetben szükséges bezárni, ha erre külön utasítást kap.

Megállás után a főkapcsolót kikapcsolni és elhagyni a vonatot.

Miután az M4 vonal kocsiszínjében a lengőkábeles vágány javításra szolgál, a járművet megállás után őrizni kell. Csak külön engedélyre hagyható el.

44. Mi a V.1 előírása a járművek központi (egyszerűsített MTO üzemi) átvételére vonatkozóan?

A jármű központi átvételét harmadik-sínnel ellátott tárolóhelyen kell végrehajtani.

A jármű központi átvételét a BLP indítja függetlenül a jármű tárolóhelyétől.

Az MTO-ban indított jármű átvételhez nem kell járművezetőt kirendelni.

45. Hogy történik az utastéri hangbemondás ellenőrzése MTO. üzemű átvétel során?

A BLP a járművezető utastéri ellenőrzése során köteles hangbemondás (ún. TETRA broadcasting) próbát tartani. A helyes működést a járművezető köteles ellenőrizni. Az ellenőrzés eredményét a vészjelző próba során a járművezető köteles közölni a BLP-vel.

A járművezető a kézi beszélőbe beszélve ellenőrzi a működést.

A BLP próbát tart egy bemondással. Ha nem jó akkor jelzi a járművezetőnek.

46. Mennyi idő a jármű leadása MTO üzemmódban harmadik -sínes tárolóhelyen?

A jármű leadása MTO üzemmódban harmadik -sínes tárolóhelyen 5 perc.

A jármű leadása MTO üzemmódban harmadik -sínes tárolóhelyen 10 perc.

A jármű leadása MTO üzemmódban harmadik -sínes tárolóhelyen 15 perc.

47. Mi az előírás a vonali tárolóhelyen tárolt jármű megközelítésére?

A járművezető a vonali tárolóhelyen lévő járművet kizárólag a pálya feszültségmentes állapotában közelítheti meg.

Az állomási diszpécser engedélyezi.

A műszaki ügyeletesnek kell bejelenteni.

48. Hogy történik a tárolóhelyi ki és behaladás MTO üzemmódban?

A járművet az ATC felügyeli a megállásig, és a mozgás tiltásig minden műveletet elvégez.

A ki és behaladó járműre minden esetben járművezetőt kell kirendelni.

A Járműtelepen nem lehet MTO üzemmódban járművet mozgatni.

49. Milyen üzemmódokat ismer AM4-M4 típusú járművön az M4- vonalon?

MTO üzemmód, ATPR-40 üzemmód, ATPR-25 előre, ATPR-25 hátra, ATPR-40 ATC bypass, ATPR-40, ATC és TCMS bypass üzemmód.

MTO üzemmód. ATPR-40, ATPR-25.

ATPR-40, S-VIG -40, üzemmód.

50. Mi az előírás a biztonsági járatra vonatkozóan a sebességtúllépési funkció ellenőrzésére?

Első állomásközben a járművezető köteles az EVR berendezés 40 km/h sebességtúllépési funkció próbát elvégezni.

Tetszőlegesen bármely állomásközben legalább egyszer le kell próbálni a 40 km/h sebesség túllépése esetén bekövetkezik-e vészfékezés?

A KFM által kijelölt állomásközben kell lepróbálni és jelenteni, ha sikertelen.

51. Mi a járművezető kötelessége ha ATPR üzemmódban az állomási kihaladás közben feszültség kimaradást észlel?

Köteles a járművet vészfékkel megállítani és a KFM-nél érdeklődni a feszültségmentesség okáról.

Kikapcsol COAST-ba és várja, lesz-e valami egyéb jelzés, vagy rendellenesség.

Jelenti a KFM-nek és várja a további utasításokat.

52. Hogy vehet részt a jármű utasforgalomban?

A jármű csak üzemképes állapotban vehet részt az utasforgalom lebonyolításában.

Csak üzemvezetői engedéllyel vehet részt.

A jármű csak mozgásképes állapotban vehet részt az utasforgalomban.

53. A jármű melyik ajtaján kell belépnie a kirendelt beavatkozó járművezetőnek?

A meghibásodott járműre kirendelt beavatkozó járművezető a vezetői oldalajtón keresztül köteles a jármű utasterébe belépni.

Bármely utastéri ajtón keresztül kivéve a vésznyitóval felszerelt ajtót.

A menekítő ajtón keresztül

54. Mi az eljárás ha a belépés a külső vésznyitóval felszerelt utasajtón keresztül történik állomásközben?

A járművezető az utasok biztonsága érdekében köteles az ajtót biztosítani a teljes bezáródásáig.

Az instruktornak jelenti az ajtó kinyitását.

A KFM-nek jelenti az ajtó kinyitását.

55. Mi az előírás a jármű meghibásodással kapcsolatos értesítéssel?

Elsődlegesen: BLP, akadályoztatása esetén: KFM. A beérkező IOS hibajelzésről, rádiótelefonon, az instruktort köteles értesíteni.

Jelenteni kell a járműműszak csoportvezetőjének.

Azonnal jelenteni kell az üzemvezetőnek, a KFM-nek és a szakszolgálat-vezetőnek, akik intézkednek a jármű-meghibásodási folyamat elhárítása érdekében.

56. Mely esetben kell kérni rendkívüli felülvizsgálatot?

Amikor a járművezető, az instruktor vagy a BLP azt szükségesnek tartja.

Ha egy ablaktörlő és ablakmosó kiesett.

Ha egy utastéri ajtót le kellett zárni.

57. Kinek van döntési joga a gördülőállományt érintő IOS hibajelzés esetén a jármű üzemképes állapotáról?

A gördülőállományt érintő IOS hibajelzés esetén a jármű üzemképes állapotáról az instruktor, ATC oldali hibák esetén a jármű üzemképes állapotáról a BLP dönt. Az instruktor akadályoztatása esetén a BLP az IOS hibajelzések alapján, szükség esetén a járműműszakkal egyeztetve dönthet.

A műszakvezető diszpécser.

Az üzemvezető dönt a hiba minősítésétől függően.

58. Mely esetben lehet eltérni IOS hiba minősítésnél a szigorúbb eljárás irányában?

Az instruktor szigorúbb eljárást lát szükségesnek, a döntés meghozataláról köteles értesíteni a járműműszakot.

Szigorúan tilos eltérni.

Fődiszpécser engedélyével el lehet térni a minősítéstől.

59. Mely esetben lehet eltérni IOS hiba minősítésnél az enyhébb eljárás irányában?

Enyhébb eljárási rendet alkalmazni csak kiadott rendelkezésre vagy abban az esetben lehet, ha a hibajelzés üzemeltetői beavatkozás hatására történt.

Enyhébb eljárási rendet alkalmazni csak a jármű műszak csoportvezetője engedélyével lehet.

Szigorúan tilos eltérni.

60. Mi a helyes eljárás "DET" minősítésű IOS hibajelzés esetén?

Elsődlegesen a BLP, akadályoztatása esetén a központi forgalmi operátor köteles a meghibásodott járművet állomási állva tartással blokkolni.

Fel kell szólítani az utasokat, hogy nyissák ki az ajtókat és hagyja el a vonatot.

A hibás vonat csak segélyvonattal továbbítható.

61. Mi a helyes eljárás "RES" minősítésű IOS hibajelzés esetén?

MTO üzemmódban továbbra is mozgásképes – a következő állomásban a forgalomirányító személyzet köteles állvatartani és a vonatra járművezetőt kirendelni.

Az utasokat ki kell szállítani és a vonatot utas nélkül félre állítani.

Az instruktor döntése alapján kell eljárni.

62. Mit értünk felvillanó IOS hibajelzésen?

Felvillanó IOS hibajelzésnek kell tekinteni minden olyan hibajelzést, amely a megjelenéstől számítva legfeljebb 2 percen (4 frissítési cikluson) belül megszűnik.

Ha az IOS hibajelzéssel egyidejűleg felvillan a fényszóró.

Azt a hibajelzést, ami 1 másodpercig jelentkezik.

63. Mit tekintünk állandósult hibajelzésnek?

Minden olyan hibajelzést, amely a megjelenéstől számítva 2 percen (4 frissítési cikluson) túl továbbra is fennáll.

Ami mellé akusztikus hibariasztás nem jön.

Ami folyamatosan villog.

64. Az alábbiak közül mely esetekben kell az utasokat a járműből kiszállítani?

Amikor az ATS kezelőfelületen vagy a DDU képernyőn állandósult DET minősítésű IOS hibajelzés jelenik meg.

Minden olyan esetben, amikor a DDU képernyőn vonal vége IOS jelzés jelenik meg.

Minden olyan esetben, ha a KUD. Központi utasforgalom irányító diszpécser azt elrendeli.

65. Ki jogosult dönteni az utas kiszállítás tényéről?

Az utas kiszállítás tényéről az instruktor vagy a BLP jogosult dönteni. A végrehajtásért a KFM a felelős.

Az állomási diszpécser a KUD jóváhagyása mellett az instruktor értesítését követően.

Egyszemélyben a KFM az Operátor jóváhagyásával.

66. Mely esetben kell segélyvonat kirendelését kérni?

Amikor az ATS kezelőfelületen, vagy a DDU képernyőn "RES" minősítésű IOS hibajelzés jelenik meg.

Ha valamely kocsin az ablak kitörött vagy megsérült.

Minden olyan esetben, amikor a járművezető, az instruktor (gördülő állomány) vagy a BLP (ATC) úgy ítéli meg a helyzete, hogy a jármű üzemeltetése az utasok illetve a forgalom biztonságát veszélyezteti.

67. Mely esetben kell a KFM-nek segélyvonatot kirendelni?

Ha a jármű- meghibásodás miatt a jármű mozgásképesse tétele előreláthatóan a 15 percet meghaladja.

Ha a külső vésznyitóval felszerelt ajtó lezárása válik szükségessé.

Amennyiben az utastéri hangosító berendezés meghibásodott.

68. Megközelítheti-e MTO üzemmódban a segélyvonat a hibás vonatot?

MTO üzemmódban a megközelítés távolsága az ATC által meghatározott megállási pont, mely a körülményektől függően 10 méteren belül is lehet. ATPR üzemmódban a segélyvonat járművezetője a meghibásodott jármű előtt köteles 10 méterre megállni.

Nem.

MTO üzemmódban a hibás vonatot a rendszer nem tudja segélyvonattal megközelíteni.

69. Milyen üzemmódban tudja a segélyvonat a hibás vonatot megközelíteni?

Helyes irányú megközelítés esetén a segélyvonat MTO vagy ATPR, helytelen irányú megközelítés esetén kizárólag ATPR üzemmódban közlekedtethető.

Minden irányból ATPR-ben és MTO-ban is.

Minden irányból csak ATPR üzemmódban.

70. Mit ért kényszermegállás alatt?

Amikor a jármű MTO üzemmódban történő jármű továbbítás szempontjából működésképtelen.

Az állomási túlfutás utáni állomáson történő megállást.

Amikor a járművet az ATS felületről megállítják.

71. Ki rendeli ki a műszaki mentőcsoportot és kinek kell vele menni?

A műszaki mentőcsoport kirendeléséért a KFM a felelős. Az instruktorki lehetőség a műszaki mentőcsoporttal - köteles a helyszínre menni.

A BLP rendeli ki és a kocsiszíni diszpécser megy vele.

Az instruktorki rendeli ki és a tartalékos járművezető megy vele.

72. Hol kell kiszállítani az utasokat a járműből?

Állomásban a peron melletti ajtókon, állomásközben a menekítő járda felőli oldalon a külső vésznyitóval felszerelt ajtón.

A menekítő ajtón keresztül minden esetben.

A következő állomásba kell továbbítani.

73. ATPR üzemmódban ha a járművezető alagúti várakozás alatt utas által kezdeményezett ajtónyitást észlel a DDU képernyőn mi a teendője?

Köteles a KFM-en keresztül rendkívüli feszültségmentesítést kérni.

Azonnal meg kell nyomnia az ajtózáró nyomógombot.

Jelentenie kell az instruktorknak.

74. MTO üzemmódban mi biztosítja a jármű utastéri ajtóinak zárva tartását?

A jármű utastéri ajtóinak zárva tartását az ATC biztosítja.

A járművezető biztosítja.

Az instruktork biztosítja.

75. Mi a KFM teendője ha az ATS kezelő felületre a jármű akadályérzékelővel kapcsolatos (IOS-135) hibajelzés érkezik?

A KFM köteles az érintett szakaszt (bal és jobb vágány) feszültség mentesíteni.

Utasítja a BLP-t, hogy a broad casting segítségével kérdezzen meg egy utast mit tapasztal.

Távírányítással bypassolja az akadályérzékelőt.

76. ATPR üzemmódban mi a járművezető teendője ha a vonat az utast elgázolta?

A járművet a járművezetőnek tilos mozgásba hozni mindaddig, amíg a KFM, vagy a helyszíni megbízott erre utasítást nem ad.

Az akadályérzékelő megállítja a vonatot utána jelenti a KFM-nek.

Megállítani a vonatot és megvárni a rendőrök kiérkezését.

77. MTO üzemmódban mi a hatása az ajtóvésznyitó kar működtetésének?

Állomási kihaladás esetén vészfék működéssel megállítja, a járművet.

Meghúzása esetén riasztás jelzést ad az ÁDI-felé.

A riasztás jelzés mellett a vonatot következő állomásig továbbítja.

78. MTO üzemmódban mi az eljárás vészjelző működtetés esetén?

A vészjelzés okát minden esetben ki kell deríteni.

Az instruktort a helyszínre kell küldeni.

Meg kell várni, hogy ismét működtesse az utas annak érdekében, hogy biztosan problémája van.

79. Mely esetekben nem érkezik MTO üzemmódban az ATS kezelőfelületre tűz vagy füstjelzés?

Kommunikáló, altatott.

Összecsatolt szerelvényekről.

Ilyen eset nem lehetséges.

80. Tűz és füstjelzés esetén milyen hatása van az ATC-nek a közlekedő járműre?

Az ATC tűz és füstjelzés esetén a járművet a következő állomásba továbbítja és ott automatikusan állvatartja.

Nincs semmi azt a jelzés után a kezelő személyzetnek kell megállítani.

Azonnal jelez az instruktornak és a KFM-nek.

81. Mely esetben szabad tűzriasztás esetén feszültségmentesítést kezdeményezni MTO üzemmódban?

Ha a jármű állomásban megállt vagy semmilyen más lehetőség nincs a jármű (saját erejéből) állomásba történő továbbítására.

Amikor arra a tűzoltó engedélyt ad.

A feszültségmentesítés automatikusan végbemegy.

82. Milyen hatása van MTO üzemmódban a havaria gomb működtetésének?

Állomás közbeni működtetésnél megpróbálja a járművet az állomásba továbbítani.

Riasztást ad az ATS kezelő felületre, amit ki kell vizsgálni.

Riasztás jelzést ad az állomási diszpécsernek.

83. Mely esetekben kell második, tolatásvezetői feladatok ellátására alkalmas személyt beosztani?

Ha a tolatás a menetirány szerinti első vezetői konzolnál nem lehetséges.

Nem kell mert a rádió kapcsolattal minden tolatási mozgást meg lehet oldani.

Amennyiben a tolatásban résztvevő járművezető kisebb gyakorlattal rendelkezik.

84. Mit köteles a járművezető a tolatás megkezdése előtt megtenni?

A járművezető köteles a tolatás megkezdése előtt a tolatásra kijelölt kocsikat átvizsgálni.

A vágányút beállítást ellenőrizni az ATS felületen.

A jármű légkondicionáló berendezését leellenőrizni.

85. Hogy kell rögzíteni a tolatás befejezése után a kocsikat?

A fékezhető kocsikat állvatartó fékkel a fékezhetetlen kocsikat alátétfával kell rögzíteni.

Nem kell külön, mert a levegőrendszer kimerülése után a járművek befékeződnek.

Minden kocsit külön-külön alátétfával kell rögzíteni.

86. Ki engedélyezi a próbapályák használatát?

A felszíni próbapálya használatát a BLP, az alagúti próbapálya használatát a KFM.

A felszíni kocsiszíni diszpécser.

Minden próbapálya használatot a KFM engedélyez.

87. Ki felelős a próbavonat biztonságos közlekedéséért?

A próbavonat járművezetője felelős a jármű biztonságos közlekedéséért.

A próbafutás műszaki felelőse.

A vonaton tartózkodó instruktor.

88. Ki jelöli ki a próbavonat járművezetőjét?

A kocsiszíni (KODI) diszpécser.

A próbafutás műszaki felelőse.

A BLP Forgalmi szolgálattevő.

89. Mi az előírás a próbafutást végző szerelvény átvételére?

A próbafutásban résztvevő járművön a mozgás megkezdése előtt teljes átvételt kell elvégezni.

Autóteszttel kell átvenni a járművet.

Napitesztet mindenképpen el kell végezni.

90. Végezhető-e üzemidőben ATPR üzemmódban alagúti próbafutás?

Üzemidőben a vonalon illetve az alagúti próbapályán ATPR üzemmódú próbafutás nem végezhető.

Végezhető, kétszemélyes üzemben, 5 percnél nagyobb követési időközben.

Igen végezhető.

91. Mi a kötelessége a járművezetőnek ATPR üzemmódban történő próbafutás alkalmával az első menetben?

Ellenőrizni a próbapálya állapotát, ellenőrizni a fékek hatásosságát, eredményét jelenteni a BLP-nek.

Figyelni, hogy a jármű MTO üzemmódban hiba nélkül közlekedik.

Megfigyelni az időjárást és jelenteni a KFM-nek.

92. Mi az eljárás bármely üzemmódú és helyű próbafutás esetén ha rendellenességet tapasztal a személyzet?

Rendellenesség észlelése esetén a próbafutást le kell állítani.

Át kell térni a járművön a másik üzemmódra.

Jelentik az instruktornak.