

1. függelék

A vonatok számozási rendszere

- 1.1. A vonatok számozása számcsoportokra osztott rendszerben történik. A vonatszámok kifejezik a vonatok nemét, viszonylatát és a közlekedés irányát. A vonatok a teljes útvonalon általában azonos vonatszámokban közlekednek.
- 1.2. A személyszállító és tehervonatok számozási rendszere egymástól eltérő.
- 1.3. A vonatszámok legfeljebb 5 számjegyből állnak.
- 1.4. A modulon közlekedő vonatok számát a menetrend készítésekor határozzák meg.
- 1.5. A menetrend készítésekor lehetőség szerint figyelembe kell venni, hogy csak a modulhoz használt állomások környékének valós vonatszámmezői szerint lehet a személyvonati vonatszámokat megadni. Az állomásokhoz az alábbi vonatszámcsoportok tartoznak:

Acsa-Erdőkürt.....	33500	Magyarszerdahely.....	9800
Bakonybánk.....	39500	Mernye.....	38300
Decs.....	8300	Pécs-Külváros.....	38000
Dunaföldvár.....	34800	Pannonhalma.....	39500
Haris.....	9100	Pellérd.....	67000
Habók.....	-	Rásonysápberencs.....	-
Kispest.....	2800	Szekszárd.....	8300
Középrigóc.....	8900	Vasas-Hírd.....	38000
Kőszeg.....	39900	Vinye.....	39500

- 1.6. A vonatok közlekedési irányát és a közlekedés idejét a vonatszám utolsó számjegye jelzi. A páros számú vonatok a kezdőpont felől a végpont felé, a páratlan számú vonatok a végpont felől a kezdőpont felé, közlekednek. A közlekedés idejét az alábbi táblázat tartalmazza:

szám	0, 9	2, 7	4, 5	6, 3	8, 1
időszak	0 - 7	7 - 11	11 - 15	15 - 18	18 - 0

- 1.7. Egyes nemzetközi és belföldi vonatok az egységes számozási sajátosságok miatt a rendszeres páros, vagy páratlan számú iránnyal ellentétes irányban is közlekedhetnek. Ezeket az eseteket a vonatszám után az Irányszám a következők szerint jelzi:

- 1 = a páros számú vonat páratlan irányban közlekedik.

- 2 = a páratlan számú vonat, páros irányban közlekedik.

Az Irányszám a vonatszámhoz tartozik, ezért minden szóbeli, vagy Írásbeli rendelkezésnél, illetve közleménynél feltétlenül használni kell.

- 1.8. Az utolsó előtti szám a vonat nemére utal az alábbiak szerint:

0 gyorsvonat vagy gyorstehervonat,

1-4 személyvonat vagy tehervonat,

5-6 személyvonat vagy tolató tehervonat,

7 szerelvényvonat vagy tolató tehervonat,

8 mozdonyvonat vagy kiszolgáló tehervonat,

9 próbavonat vagy kiszolgáló tehervonat.

2. függelék

Járműkapcsolások

- 2.1. A járművek össze- illetve szétkapcsolását csak arra képzett résztvevők végezhetik.
- 2.2. Az összekapcsolt járművek hossza (vonathossz) nem lehet nagyobb a célállomásáig érintett állomások leghosszabb vonatfogadó vágányának a hosszánál. Különleges esetben külön útvonalengedéllyel közlekedhet hosszabb vonat, amit a menetirányító rendelhet el.
- 2.3. A járművek össze- illetve szétkapcsolását végző résztvevőket fel kell szerelni fehér kosz és zsírmentes cérnakesztyűvel, ha kapcsoláskor a jármű esetleges megfogására szükség lenne, azon látható nyom ne keletkezzen, illetve a vonatok szétakasztására alkalmas akasztókanállal vagy akasztórúddal.



- 2.4. Ha a dolgozónál nincs a 2.3. pontban leírt védőfelszerelés, de a megfogás elkerülhetetlen, akkor a járművet lehetőség szerint az alvázánál kell megfognia, mindenkor úgy, hogy azon látható nyom vagy sérülés ne keletkezzen.
- 2.5. A vonatokat lehetőség szerint egymással kapcsolható bármely gyártótól származó szabványos kengyeles vagy universal kupplunggal kell szerelni, de zárt szerelvényekben alkalmazhatóak más (kurz, elektro, ...) vagy akár egyedi kupplungok is.



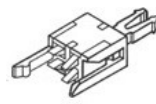
kengyeles



universal



kurz

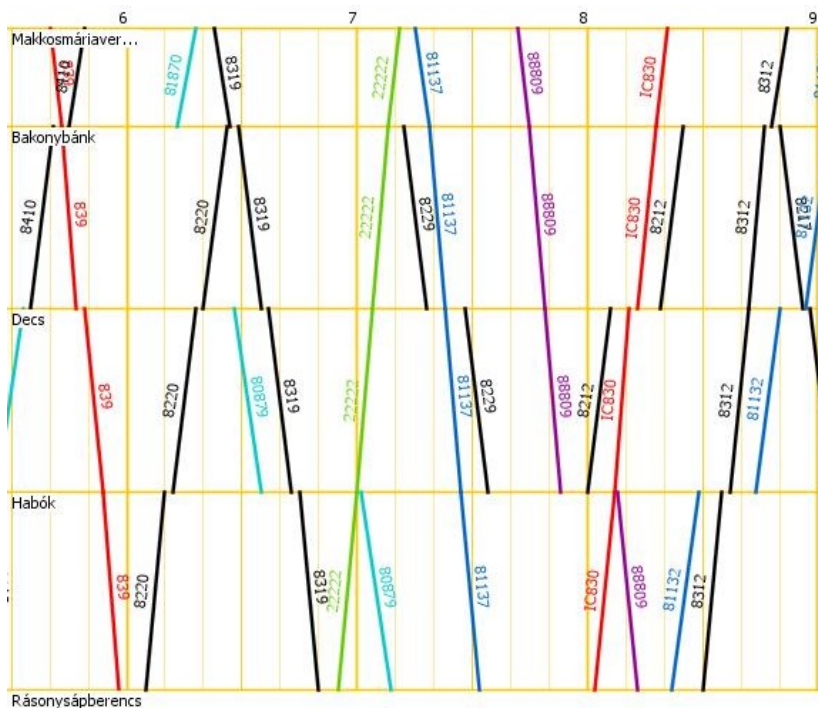


elektro

3. függelék

A menetrendek értelmezése

3.1. Menetrendábra



- 3.1.1. A menetrendábra a menetrendek vasútvonalanként rajzolt alakja. A vasútvonalak számát, nevét és a menetrend érvény tartamát az ábrán meg kell jelölni.

- 3.1.2. A menetrendábra oldalán (függőlegesen) elhelyezkedésük sorrendjében a vasútvonalon fekvő szolgálati helyek nevei vannak feltüntetve. A szolgálati helyek közötti függőleges vonalak 0-24 órás és ezen belül 10 perces időbeosztást jeleznek. A szolgálati helyek vonalát szimbolizáló vízszintes vonalon még perces időbeosztás található.
- 3.1.3. A menetrendet menetrendábra-időhálón a vonatok állomásközönként meghatározott menettartamának ferde egyenes vonallal történő ábrázolásával kell megszerkeszteni a vasútüzemi szempontból szükséges tartózkodási idők, továbbá a találkozó vonatok figyelembevételével.
- 3.1.4. A menetrendábrán a vonatok indulási, érkezési vagy áthaladási ideje a szolgálati helyet jelentő vízszintes vonalon található perc beosztás alapján olvasható le. A megállóhelyeken történő megállást a vonat menetvonalán időeltolás jelzi.
- 3.1.5. Csatlakozó és elágazó állomásokon a másik pályáról érkező, illetve oda induló vonatot is jelölni kell.
- 3.1.6. A vonatok száma a közlekedésük irányát ábrázoló ferde egyenes vonalakra (menetvonalakra) van ráírva.
- 3.1.7. A vonattípusok megkülönböztetésére az alább felsorolt színeket kell alkalmazni:
- | | |
|------------|---|
| piros | Nemzetközi és belföldi gyorsvonat, IC, EC, EN |
| fekete | sebesvonat, személyvonat |
| sötétkék | gyorstehervonat |
| világoskék | kiszolgáló tehervonat |
| lila | szerelvényvonat, gépmenet |
| zöld | különvonat |

3.2. Szolgálati menetrend

8214

Mozd inga-motorvonat

1	2	3	4	5	6	7	8
Rásonysápberencs	*				19 40	100	
Habók	⊖	5			45	80	
Decs	⊖	4	19 49	2	51		
Bakonybánk		5			56		
Makkosmáriaverend		3	19 59				
Együtt . . .		17	+	2	= 19 perc		

* = Megerősített szerelvény

- 3.2.1. A Szolgálati menetrendkönyv tartalmazza a vonatok menetrendjét vonatszámokként szétbontva, táblázatos formában. A táblázat a vonat által érintett szolgálati helyekből (1) és azokkal egy sorban vízszintesen jobbra a vonathoz tartozó menetrendi adatok (4 érkezés, 6 indulás) feltüntetéséből áll, kiegészítve a menetidővel (3) valamint az esetenkénti tartózkodási idővel (5).
- 3.2.2. Ha a vonat az adott állomáson nem áll meg, az érkezési időadatnál (4) nincs időadat.
- 3.2.3. A Szolgálati menetrend a vonat sebességét is meghatározza (7), melyet az alábbi táblázat segítségével lehet átszámolni 1:87 méretarányra:

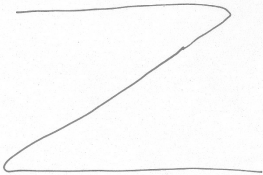
km/h (1:1)	15	40	60	80	100	120
cm/s (1:87)	4,8	12,8	19,2	25,5	31,9	38,3

- 3.2.4. A megjegyzés (2, 8) rovatokban szereplő egyéb jelölések a menetrendek egyedisége miatt kiállításonként változhat. A jelölések értelmezését a Szolgálati menetrend első lapja tartalmazza.

4. függelék

Írásbeli rendelkezés

- 4.1. Az Írásbeli rendelkezés tömbösített formában kerül nyomtatásra. Mely 3x50 lapot tartalmaz. Rendelkezésre bármely lap felhasználható, nem kell másolati példányt hagyni a tömbben.
- 4.2 A lapok számát (pl.: 50. SZ.) és a rendeltetését (Tólap, Mozdonyvezető példánya, Tolatásvezető vagy Jegyzővizsgáló példánya) nem kell figyelembe venni, valamint a Felkérő állomás, Felkérő neve, Értesítve és Értesítést vette sorokat nem kell kitölteni.
- 4.3. A rendelkezésen fel kell tüntetni az aktuális etap (menetrend turnus) számát.
- 4.4. A rendelkezést a példa szerint kell kitölteni, olvasható írással.

Felkérő állomás:	Felkérő neve:	Kéje: ó p.
Értesítve: ó p. Értesítést vette:		
50. SZ. ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS		
(A mozdonyvezető példánya)		
a 20 <u>09</u> évi <u>02</u> hó <u>19</u> n. közzekedő <u>8214</u> sz. vonat számára		
<p>Makkosmáriaverend állomás bejáratí jelzője használhatatlan, mellette kézi jelzős adása a mirvado!</p> 		
..... <u>Hobók</u> állomás 20 év <u>1</u> etap hó n.		
Tudomásul vette: <u>Siklósi</u>	Kiallított: <u>Kék</u>	
(a mozdonyon szolgálatot teljesítő második dolgozó)		

5. függelék

A kocsikártyák használata a modulon


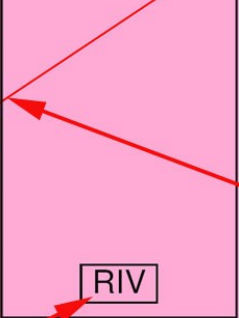


- 5.1. A modulokon csak olyan teherkocsi közlekedhet, mely a kocsiadatbázisban (<http://kocsiadatbazis.uw.hu/>) szerepel, illetve van saját kocsikártyája. (A kocsiadatbázisba való kocsifelvételre összejövetelek illetve kiállítások alkalmával is lehetőséget kell biztosítani.)
- 5.2. A hagyományos (nem zárt irányvonati) rendszerben közlekedő teherkocsinak és a teherkocsi kocsikártyájának egy szolgálati helyen kell tartózkodni a modulon üzem közben.
- 5.3. Hagományos tehervonatba sorozott, kocsikártyával rendelkező kocsik továbbításakor a mozdonyvezető köteles a vonatában található teherkocsik kocsikártyáit a következő állomásig magával vinni, és ott az állomáskezelőnek átadni.
- 5.4. Üzemi szempontból a kocsikártya fontos része a fejlécen található kocsiazonosító jel (általában a pályaszám, de egyéb információkat is tartalmazhat), valamint a fuvarlevél tartó rekesz. Az állomáskezelők ezen adatok alapján tudják azonosítani a kocsit, valamint a jármű aktuális úticélját.
- 5.5. A kocsikártya mindkét oldalán található információk a kocsi műszaki jellemzőiről. Ezen függelék csak a forgalmi szempontból fontos adatokat részletezi a következő pontokban:
 - 5.5.1. *Kocsiazonosító jel*, mely a kocsi pályaszámát és a vasúttársaság megjelölését tartalmazza. Az adatmezőben csak tájékoztató jelleggel szerepel, a gyorsabb kezelés érdekében. A kocsiazonosító jel a kocsikártya hátoldalán is megtalálható.

- 5.5.2. *UIC szerinti főcsoport* a kocsi típusának fő ismertető jele. Az állomáskezelők ezen kód alapján rendelnek üres kocsit az állomásukon feladandó áruhoz.
- 5.5.3. *A nemzetközi közlekedésre utaló jel* meghatározza, hogy a kocsi részt vehet-e nemzetközi forgalomban, illetve ha csak korlátozottan vehet részt, akkor melyik megállapodás figyelembevételére a mérvadó. (pl.: OPW-s kocsi nem mehet nyugati államok vasúthálózatára)
- 5.5.4. *Az átlós vonalak* a kocsi sebességéről adnak információt. Ha nincs átlós vörös vonal: akkor 100 km/h-nál alacsonyabb, ha 1 átlós vörös vonal van: akkor 100 km/h, illetve ha 2 átlós vörös vonal van: 120 km/h sebességre alkalmas. A további színek értelmezése a forgalom lebonyolítása szempontjából nem mérvadók.
- 5.5.5. *A zóna azonosító szín* meghatározza, hogy a teherkocsit kiürülése és más rendelkezés hiánya (pl.: második fuvarlevél a fuvarlevél tartóban) esetén, melyik tároló állomásra kell visszaküldeni. A zónaszíneket az „Árufuvarozási séma” tartalmazza, melyet a menetrendel együtt készítenek el. Magánkocsik esetén ebben a mezőben található a honállomás megjelölése is. Ha ez a mező teljesen azonos színű a kocsiártyával, akkor az üres kocsit valamelyik vasúttársaságának megfelelő tárolóállomásra kell visszaküldeni. Ha szín nincs, de a honállomás fel van tüntetve, akkor a honállomásra, ha viszont a honállomás nincs a felállított modulrendszerben, akkor a honállomás szerinti vasúttársaság tárolóállomására kell az üres kocsit visszaküldeni.
- 5.5.6. *A modell ütközők közötti hossza*. Vonat összeállításakor a vonatba sorozott kocsik hosszának összegét meg kell növelni a vontató jármű(vek) hosszával.

5.6. A vonatba sorozott kocsik sorrendjét a kocsikártyáknak is követnie kell.

5.7. A kocsikártya elő és hátlapja az alábbi példán látható:

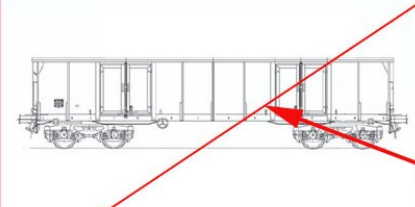
Kocsiazonosító jel

ADAT MEZŐ		FÜVARLEVÉL TARTÓ
31 55 595 0000-0		  
V Eas		
E Nyitott 4 lg-es teherkocsi		
UIC szerinti főcsoport		
Jtk. közötti hossz: 14,04 m	Rakfelület: 35,5 m ²	
Tengelytáv: 9 m	Raktérleptáv: 72 m ²	
Rakcső: 491	Max.seb.: 100 km/h	
Rakhossz: 12,8 m		
Rakodási utasítás:		
Szállítózav: igen		

átíós vonal(ak)

Nemzetközi közlekedésre utaló jel

Kocsiazonosító jel

31 55 595 0000-0 Eas	
	
Különleges ism.: graffitis	Megjelölés: PBJ (HUN)
Tulajdonos: Példa Bélyegedő	Gyártó: Példa Modellbau (#00000)
Sajtós: CANGOS Klub	Szállítózav: igen
	A modell súlya: 70 g
	Kerekek: NEM
	Uth.: 161 mm
	Mozgó RKK

átíós vonal(ak)

modell űtközök közti hossza

Érvényes a magyar modulszakaszokon a FREMO szabvány kiegészítéseként. v 1.5

6. függelék

A kézisabályzó egység

- 6.1. A szabályzókra vonatkozó alapszabályok
- 6.1.1. A mozdonyvezető az állomáskezelőnél történt feljelentkezése után az állomáskezelő utasítása alapján megkezdi a szolgálatát a vonatához kijelölt járművel, amihez az állomáskezelőtől kapott FRED vagy FREDI kézisabályzót használja.
- 6.1.2. Szolgálat végén a járművet a szabályzóval kikapcsolva, az állomáskezelő által meghatározott helyen kell hagyni. A kézisabályzót a kijelölt tartón kell elhelyezni, vagy át kell adni az állomáskezelőnek.
- 6.1.3. A vezérelhető jármű azonosítóját, illetve a funkciógombokhoz rendelt feladatokat a szabályzó hátulján lehetőleg fel kell tüntetni.
- 6.2. A szabályzók kezelése
- 6.2.1. A szolgálat megkezdésekor a járműhöz tartozó kézisabályzót csatlakoztatni kell a modul oldalán található LocoNet® aljzathoz és ellenőrizni kell az állapotjelző led alapján a kapcsolatot, az alábbiak szerint:
- Zöld színű fény esetén a jármű és a kézisabályzó közötti kapcsolat létrejött.
 - Villogó zöld fény esetén, a menetsabályzó nincs 0-ra állítva (mentében van).
 - Folytonos sárga fény esetén a kapcsolat nem jött létre.
 - A villogó sárga fény (FREDI készüléken a menetirány visszajelentők felváltva villogása) hibát jelez.
 - Vörös fény esetén nincs összecímmezve a jármű és a kézisabályzó.
- Utóbbi két esetben értesíteni kell az állomáskezelőt, akinek intézkednie kell a hiba kijavítására.

- 6.2.2. A jármű megindítása előtt ki kell választani a szükséges menetirányt az irányváltó kapcsoló megfelelő állásba kapcsolásával. (FREDI encoderes szabályzónál a menetszabályzó egyszeri megnyomásával történik az irányváltás). FREDI szabályzóknál a kiválasztott menetirányt menetirány visszajelentő ledék is mutatják.
- 6.2.3. Irányt váltani csak álló helyzetben szabad, kivételt képez ez alól a FREDI encoderrel szerelt menetszabályzó egysége, ahol az irányváltásnak megfelelő kezelés valósítja meg (menetfokozat közben) a vészfékezést.
- 6.2.4. A jármű sebességét a menetszabályzóval lehet beállítani. Törekedni kell az életszerű gyorulás és lassulás imitálására.
- 6.2.5. Veszélyhelyzetben a "STOP" feliratú (általában piros színű), illetve FREDI encoderrel szerelt szabályzónál a menetszabályzó egyszeri megnyomásával lehet a járművet azonnal megállítani.
- 6.2.6. A funkciógombokkal választhatunk járművünk tudásához mérten különböző opciókat (pl.: világítás). FREDI szabályzókon található "Shift" gomb, illetve valamelyik funkciógomb egyidejű megnyomásával hívhatjuk elő a magasabb funkciószámú (F5 - F8) opciókat.
- 6.3. A szabályzók felépítése

Lásd a következő oldalon.

(Az ábrák sorrendje: FRED 1.0, FREDI analog, FREDI encoder)

