

Środa, 28 września 2005 r.

ZAŁĄCZNIK V

EGZAMIN Z OGÓLNEJ WIEDZY ZAWODOWEJ

Zagadnienia ogólne

Szkolenie ogólne ma następujące cele:

- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących technologii kolejowych, w tym przepisów bezpieczeństwa i eksploatacyjnych,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących zagrożeń związanych z eksploatacją kolei oraz różnych środków stosowanych do ich zwalczania,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących jednego lub więcej sposobów funkcjonowania kolei,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących jednego lub więcej rodzajów taboru.

W szczególności, maszyniści muszą być w stanie:

- zrozumieć specyficzne wymagania związane z wykonywaniem zawodu maszynisty, jego znaczenie oraz wymagania dotyczące życia zawodowego i osobistego (długi czas pracy, przebywanie poza domem itp.);
- stosować obowiązujące pracowników przepisy bezpieczeństwa;
- rozpoznawać jednostki trakcyjne;
- znać i dokładnie stosować metodę pracy;
- rozpoznawać odnośne i stosowane dokumenty (podręcznik procedur i instrukcja linii zgodnie z definicją zawartą w TSI „Eksploatacja”, instrukcja maszynisty, instrukcja postępowania w przypadku awarii itp.);
- przyjąć styl życia, który da się pogodzić z zawodem pracownika odpowiedzialnego za bezpieczeństwo;
- rozpoznawać procedury mające zastosowanie do wypadków z udziałem ludzi;
- ogólnie rozpoznawać niebezpieczeństwa związane z funkcjonowaniem kolei;
- wykazać się znajomością zasad regulujących bezpieczeństwo ruchu;
- stosować zasady elektrotechniki.

ZAŁĄCZNIK VI

EGZAMIN Z WIEDZY ZAWODOWEJ DOTYCZĄCEJ TABORU

Po ukończeniu specjalnego szkolenia dotyczącego taboru maszyniści muszą być zdolni do wykonywania następujących zadań.

1. Próby i kontrole przed odjazdem pociągu

Maszyniści muszą potrafić:

- dokonać kontroli trasy przejazdu i uwzględnić stosowne dokumenty;
- zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie;
- skontrolować obciążenia jednostki trakcyjnej,
- sprawdzić informacje wprowadzone do dokumentów na pokładzie jednostki trakcyjnej;
- zapewnić, przez dokonanie określonych prób i kontroli, że jednostka trakcyjna jest w stanie zapewnić wymaganą moc trakcyjną oraz że sprzęt zabezpieczający jest sprawny;
- wykonać wszelkie rutynowe czynności zapobiegawcze związane z konserwacją sprzętu.

Środa, 28 września 2005 r.

2. Znajomość taboru

Aby prowadzić lokomotywę, maszyniści muszą być zaznajomieni ze wszystkimi kontrolkami i wskaźnikami znajdującymi się w ich dyspozycji, w szczególności z tymi, które dotyczą:

- trakcji;
- hamowania;
- elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w taborze, zgłosić je i ustalić, co jest potrzebne do ich naprawy, a także, w pewnych przypadkach, podjąć działania, maszynista musi być obeznany⁽¹⁾:

- z częściami składowymi taboru i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi przy przetaczaniu taboru, w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przez opróżnianie przewodu hamulcowego;
- ze znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz taboru, w szczególności symboli używanych przy przewożeniu towarów niebezpiecznych;
- z częściami specyficznymi dla jednostek trakcyjnych⁽²⁾.

3. Próby hamulców

Maszyniści muszą potrafić:

- sprawdzić przed odjazdem pociągu, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu;
- sprawdzić funkcjonowanie hamulców jednostki trakcyjnej przed odjazdem pociągu, przy rozruchu i podczas jazdy.

4. Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyki linii

Maszyniści muszą potrafić:

- zapisywać informacje przekazane im przed odjazdem pociągu;
- ustalać rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie takich zmiennych jak ograniczenia prędkości lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych.

5. Prowadzenie pociągu w sposób, który nie powoduje uszkodzeń instalacji lub pojazdów

Maszyniści muszą potrafić:

- korzystać ze wszystkich dostępnych układów sterowania zgodnie ze stosowanymi przepisami;
- uruchamiać pociąg uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy;
- w każdym momencie znać miejsce położenia pociągu na linii;
- używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania, z uwzględnieniem taboru i instalacji.

6. Nieprawidłowości

Maszyniści muszą potrafić:

- zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia związane z zachowaniem się pociągu;
- rozpoznawać oznaki nieprawidłowości, rozróżniać je i reagować zgodnie z ich względnym znaczeniem, zawsze traktując bezpieczeństwo ruchu kolejowego i osób w sposób priorytetowy;

(¹) W szczególności:

- konstrukcjami mechanicznymi
- układem hamulcowym
- zawieszeniem i urządzeniami mocującymi
- częściami biegowymi
- urządzeniami zabezpieczającymi.

(²) W szczególności:

- pobieranie prądu i układy wysokiego napięcia
- zbiorniki paliwa, systemy zaopatrzenia w paliwo, układ wydechowy
- łączenie jednostek trakcyjnych, silniki i przekładnie
- sprzęt łączności (transmisja radiowa tor-pojazd itp.).

Środa, 28 września 2005 r.

- wykazać się znajomością dostępnych środków zabezpieczenia i łączności;
- dokonać inspekcji pociągu w celu wykrycia wszelkich drobnych nieprawidłowości;
- próbować usunąć takie nieprawidłowości.

7. Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi

Maszyniści muszą potrafić:

- podejmować kroki w celu zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu;
- ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i rozpoznać je na podstawie dokumentów pociągu i wykazu wagonów.

8. Warunki określające kontynuowanie jazdy po wypadku z udziałem taboru

Po wystąpieniu nieprzewidzianego zdarzenia maszyniści muszą potrafić:

- podjąć decyzję, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd może kontynuować jazdę;
- poinformować możliwie najszybciej o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą.

9. Unieruchomienie pociągu

Maszyniści muszą potrafić podejmować kroki w celu zapewnienia, że nie dojdzie do niespodziewanego uruchomienia pociągu, nawet w najtrudniejszych warunkach.

ZAŁĄCZNIK VII

**EGZAMIN Z WIEDZY ZAWODOWEJ DOTYCZĄCEJ
INFRASTRUKTURY**

Zagadnienia dotyczące infrastruktury

1. *Próby hamulców*

Maszyniści muszą potrafić sprawdzić przed odjazdem pociągu, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu.

2. *Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyki linii*

Maszyniści muszą potrafić:

- zapisywać informacje przekazane im przed odjazdem pociągu, takie jak ograniczenia prędkości lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych,
- ustalić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie charakterystyki linii.

3. *Znajomość linii*

Maszyniści muszą potrafić przewidywać problemy i odpowiednio reagować w zakresie bezpieczeństwa i wywiązania się z obowiązków. Muszą zatem posiadać wyczerpującą wiedzę na temat linii i urządzeń na swojej trasie oraz wszelkich uzgodnionych tras zastępczych.

Istotne są następujące aspekty:

- warunki eksploatacyjne (zmiany toru, ruch na liniach z jednokierunkową blokadą liniową itp.);
- określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów;
- warunki eksploatacyjne;
- system blokady samoczynnej i związane z nim przepisy;