

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;

Środa, 28 września 2005 r.

- nazwy stacji kolejowych oraz położenie i widoczność stacji i nastawni, aby odpowiednio dostosować prowadzenie pociągu;
- sygnalizacja pośrednia pomiędzy różnymi układami eksploatacyjnymi lub układami zasilania;
- ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów;
- profile topograficzne;
- szczególne warunki hamowania, na przykład na liniach o stromym nachyleniu;
- szczególne właściwości eksploatacyjne: specjalne sygnały, znaki, warunki odjazdu itp.

4. Przepisy bezpieczeństwa

Maszyniści muszą potrafić:

- uruchamiać pociąg jedynie wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki (rozkład jazdy, nakaz lub sygnał odjazdu, obsługa urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli jest to wymagane itp.);
- obserwować sygnały urządzeń przytorowych i znajdujących się w kabinie, interpretować je niezwłocznie i bezbłędnie oraz działać według ustalonych procedur;
- prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z określonym rodzajem przewozu: stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, specjalne sposoby prowadzenia przewozów, czasowe ograniczenia prędkości, prowadzenie w przeciwnym kierunku, rozkaz szczególnie zezwalający w razie niebezpieczeństwa na przejazd obok semafora podającego sygnał zabraniający jazdy, praca manewrowa, zmiany kierunku jazdy, przejazd przez place budowy itp.;
- przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu i dodatkowych, a w razie potrzeby sprawować dodatkowe obowiązki obsługi pasażerów, zwłaszcza otwieranie i zamykanie drzwi.

5. Prowadzenie pociągu

Maszyniści muszą:

- znać w każdym momencie położenie pociągu na linii;
- używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania pociągu, z uwzględnieniem taboru i instalacji;
- regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy i wszelkimi wydanymi poleceniami mającymi na celu oszczędność energii, z uwzględnieniem charakterystyki jednostki trakcyjnej, pociągu, linii i otoczenia.

6. Nieprawidłowości

Maszyniści muszą potrafić:

- zwracać uwagę, na tyle na ile pozwala prowadzenie pociągu, na nadzwyczajne wydarzenia dotyczące infrastruktury i otoczenia: urządzenia sygnalizacyjne, droga kolejowa, zasilanie energią, przejazdy kolejowe, otoczenie torów, inny ruch;
- zwracać uwagę na nadzwyczajne wydarzenia związane z zachowaniem się pociągu;
- oceniać poszczególne odległości dzielące ich od wyraźnych przeszkód;
- możliwie najszybciej informować instytucję zarządzającą infrastrukturą o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości z upewnieniem się, że informacja ta została zrozumiana;
- zapewnić lub podjąć kroki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i osób, ilekroć jest to konieczne.

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;
- ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru i w razie konieczności ułatwić ewakuację pasażerów;
- dostarczyć przydatnych informacji dotyczących pożaru możliwie jak najszybciej, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę działającego samodzielnie;
- po zdarzeniu podjąć decyzję, czy i przy zachowaniu jakich warunków tabor może kontynuować jazdę;
- poinformować możliwie najszybciej o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą.