

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

## ZAŁĄCZNIK V

### WIEDZA ZAWODOWA NA TEMAT TABORU I WYMOGI DOTYCZĄCE ŚWIADECTWA

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

#### 1. Próby i kontrole przed Jazdą

Maszyniści muszą potrafić:

- zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie;
- skontrolować obciążenia jednostki trakcyjnej;
- sprawdzić informacje wprowadzone do dokumentów na pokładzie jednostki trakcyjnej;
- zagwarantować przez dokonanie określonych prób i kontroli, że jednostka trakcyjna jest w stanie zapewnić wymaganą moc trakcyjną oraz że sprzęt związany z bezpieczeństwem jest sprawny;
- sprawdzić obecność i funkcjonowanie przepisowego sprzętu ochronnego i związanego z bezpieczeństwem przy przekazaniu lokomotywy lub na początku jazdy;
- wykonać wszelkie rutynowe zapobiegawcze czynności utrzymaniowe.

#### 2. ZNAJOMOŚĆ TABORU

Aby prowadzić lokomotywę, maszyniści muszą być zaznajomieni ze wszystkimi obsługiwanymi przez nich regulatorami i wskaźnikami, 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 określonych przypadkach, podjąć działania, maszynista musi być obeznany z:

- konstrukcjami mechanicznymi;
- zawieszeniem i urządzeniami mocującymi;
- częściami biegowymi;
- sprzętem związanym z bezpieczeństwem;
- zbiornikami paliwa, systemami zaopatrzenia w paliwo, układem wydechowym;
- znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz taboru, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych;
- systemem rejestracji jazdy;
- układami elektrycznym i pneumatycznym;
- pobieraniem prądu i układami wysokiego napięcia;
- sprzętem łączności (transmisją radiowa tor-pojazd itp.);

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- organizowaniem jazdy;
- częściami składowymi taboru i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi przy przetażaniu taboru, w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przez opróżnianie przewodu hamulcowego;
- układem hamulcowym;
- częściami charakterystycznymi dla jednostek trakcyjnych;
- łączeniem jednostek trakcyjnych, silnikami i przekładniami.

### 3. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści muszą potrafić:

- sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu określona w dokumentach pojazdu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii;
- sprawdzić działanie różnych składników układu hamulcowego jednostki trakcyjnej oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy uruchamianiu pojazdu i w czasie jazdy.

### 4. SPOSÓB FUNKCJONOWANIA I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści muszą potrafić:

- przyjmować do wiadomości informacje przekazane im przed jazdą;
- określić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie takich zmiennych jak ograniczenia prędkości, warunki pogodowe 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 zasadami;
- uruchamiać pociąg uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy;
- używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania, z uwzględnieniem taboru i instalacji.

### 6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszyniści muszą:

- być w stanie zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia związane z zachowaniem się pociągu;
- potrafić dokonać inspekcji pociągu i rozpoznawać oznaki nieprawidłowości, rozróżniać je i reagować zgodnie z ich względnym znaczeniem oraz próbować im zaradzać, zawsze traktując bezpieczeństwo ruchu kolejowego i osób w sposób priorytetowy;
- wykazać się znajomością dostępnych środków zabezpieczenia i łączności.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWDZIANYCH 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;
- umieć ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i rozpoznać je na podstawie dokumentów pociągu i wykazu wagonów;
- znać procedury ewakuacji pociągu w sytuacji awaryjnej.

8. WARUNKI OKREŚLAJĄCE KONTYNUOWANIE JAZDY PO WYPADKU Z UDZIAŁEM TABORU

Po wypadku maszyniści muszą potrafić ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd może kontynuować jazdę, a także poinformować możliwie najszybciej o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą.

Maszyniści muszą potrafić określić, czy potrzebna jest ocena biegłego przed kontynuacją jazdy przez pociąg.

9. UNIERUCHOMIENIE POCIĄGU

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

Oprócz tego maszyniści muszą mieć wiedzę na temat środków umożliwiających zatrzymanie pociągu lub jego części w razie gdyby niespodziewanie zaczął się poruszać.

---

ZAŁĄCZNIK VI

WIEDZA ZAWODOWA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY  
I WYMOGI W ODNIESIENIU DO ŚWIADECTWA

Kwestie dotyczące infrastruktury

1. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści muszą potrafić sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu określona w dokumentach pojazdu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii.

2. RODZAJ EKSPLOATACJI I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści muszą potrafić:

- przyjmować do wiadomości przekazane im informacje, takie jak ograniczenia prędkości lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych;
- ustalić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie charakterystyk linii.