



Střední škola technická a dopravní Ostrava-Vítkovice, p. o.  
Moravská 964/2, 703 00 Ostrava-Vítkovice

# **Zápisník souvislé odborné praxe žáků třídy EDP 3e / 2023-2024**

žák: ..... / EDP 3e

**Pověřený vyučující na odborné praxi:**  
Ing. Štěpán Turay

POUČENÍ ŽÁKŮ TŘÍDY EDP 3E / 2023-2024 PŘED NÁSTUPEM NA SOUVISLOU ODBORNOU PRAXI.....	3 -
RÁMCOVÝ HARMONOGRAM NÁSTUPŮ ŽÁKŮ NA PRACOVISŤE POSKYTOVATELŮ SOP / OD 3. DO 17. 5. 2024 .....	4 -
HARMONOGRAM NÁSTUPŮ ŽÁKŮ NA HKV PP BOHUMÍN / JÍZDY, OD 3. DO 17. 5. 2024 .....	5 -
Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 3. 5. 2024 (Údržba): .....	6 -
Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 6. 5. 2024 (Údržba): .....	8 -
Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 7. 5. 2024 (Údržba): .....	10 -
Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 9. 5. 2024 (Údržba): .....	12 -
Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 10. 5. 2024 (Údržba): .....	14 -
Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 13. 5. 2024 (Jízdy): .....	16 -
Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 14. 5. 2024 (Jízdy): .....	19 -
Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 15. 5. 2024 (Jízdy): .....	22 -
Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 16. 5. 2024 (Jízdy): .....	25 -
Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 17. 5. 2024 (Jízdy): .....	28 -

# POUČENÍ ŽÁKŮ TŘÍDY EDP 3E / 2023-2024 PŘED NÁSTUPEM NA SOUVISLOU ODBORNOU PRAXI

**Datum poučení:** 18. duben 2024 **Zařazení:** žák **Místo výkonu odborné praxe:** ČD, a. s.

## **Obsahová náplň školení:**

- nástup dle schváleného Organizačního opatření pro tuto praxi – viz **Zápisník souvislé odborné praxe**
- během souvislé odborné praxe se žáci budou řídit pokyny instruktorů a stanoveného učitele na souvislé odborné praxi za SŠTD Ostrava, p. o., jakož i obsahovou náplní této praxe
- svačina bude probíhat s ohledem na místní podmínky
- konec směny je dle schváleného Organizačního opatření pro tuto praxi
- nezapomenout po každé souvislé odborné praxi v daném dni si nechat potvrdit „Potvrzení o konání a hodnocení souvislé odborné praxe“ u ČDC, a. s. / „Záznamu o výkonu praxe“ u ČD, a. s. a vlepít jej do „Zápisníku souvislé odborné praxe“
- dodržovat bezpodmínečný **zákaz vstupu do nebezpečných prostor dopravní cesty a dbát zvýšené pozornosti a ostražitosti při výkonu plánované funkce na/z pracoviště**
- na souvislé odborné praxi je nutno mít hygienické potřeby (ručník, mýdlo, ...) pracovní oděv na přidělená pracoviště, pracovní obuv, rukavice, žlutý navlékací proužek, **visačku s nápisem ODBORNÁ PRAXE**, visací zámek a **oranžovou vestu**
- žáci byli před zahájením souvislé odborné praxe ze strany poskytovatelů prokazatelně seznámeni s možnými riziky práce na určeném pracovišti, dle § 103 f, Zákoníku práce a s pracemi, které jsou mladistvým zakázány
- žáci byli před zahájením souvislé odborné praxe seznámeni s nejčastějšími zdroji a příčinami úrazu
- žáci byli před zahájením souvislé odborné praxe seznámeni s traumatologickým plánem, školení první pomoci
- žáci byli před zahájením souvislé odborné praxe ze strany poskytovatelů seznámeni s Evakuačním a požárním řádem
- žáci byli před zahájením souvislé odborné praxe seznámeni s přístupovými cestami na/z určeného pracoviště
- žáci byli před zahájením souvislé odborné praxe seznámeni s pravidly pohybu v kolejišti a s chováním žáků na směnách
- na žáky, vykonávající souvislou odbornou praxi, se vztahují všechna ustanovení předpisu Op 16
- žáci mají za povinnost dbát o své zdraví a vlastní bezpečnost
- žáci jsou povinni dodržovat podmínky bezpečnosti při práci s elektrickým zařízením a v blízkosti trolejového vedení
- žáci jsou povinni dodržovat povinnosti při chůzi po trati a v obvodu dané organizační složky
- **žáci byli před zahájením souvislé odborné praxe seznámeni stanoveným vyučujícím pro tuto praxi s pravidly odevzdávání a hodnocení Zprávy z odborné praxe a dále s celkovým hodnocením souvislé odborné praxe v daném dni:**

\* **žák je věcně hodnocen** jednak dle osobní kontroly stanoveným učitelem na určeném pracovišti žáka a jednak dle vyjádření přiděleného instruktora (osobní pohovor stanoveného učitele s přiděleným instruktorem a stvrzené „Potvrzením o konání a hodnocení souvislé odborné praxe“ u ČDC, a. s. / „Záznamem o výkonu praxe“ u ČD, a. s. přiděleným instruktorem) na stupnici známek v rozmezí VÝBORNÝ až NEDOSTATEČNÝ

\* **žák je formálně hodnocen** stanoveným vyučujícím na základě níže uvedených pravidel pro odevzdávání Zpráv ze souvislé odborné praxe (viz níže uvedené) na stupnici známek v rozmezí VÝBORNÝ až NEDOSTATEČNÝ:

+po ukončení souvislé odborné praxe doručí žáci svůj *Zápisník souvislé odborné praxe* stanovenému vyučujícímu v psané podobě rovněž jej vloží v digitální podobě do MOODLE / PRAXE – SOP, *Elektrotechnika - 3. ročník / ÚKOL: 003Zápisník SOP\_ZAPSATSVEPRIJMEMI*, s ohledem na zadané úkoly, stanovenému vyučujícímu s vyhotovenou *Zprávou ze své souvislé odborné praxe za každý den*, včetně stvrzeného „Potvrzení o konání a hodnocení souvislé odborné praxe“ u ČDC, a. s. / „Záznam o výkonu praxe“ u ČD, a. s., nejpozději v pondělí následujícího kalendářního týdne

+ v případě nemožnosti splnění výše uvedeného (nemoc, rodinné důvody, sportovní aktivity, poškození PC) se žák stanovenému vyučujícímu řádně omluví a *Zprávou ze souvislé odborné praxe* doručí výše uvedeným způsobem nejpozději v úterý následujícího dne (v případě nemoci potom v nejbližším možném termínu, dle dohody s vyučujícím)

+ pokud se žák stanovenému vyučujícímu řádně neomluví a *Zápisník souvislé odborné praxe* neodevzdá, bude tato skutečnost hodnocena známkou NEDOSTATEČNÝ

\* **žák je celkově hodnocen** výslednou známkou, kterou stanovený vyučující určí jako aritmetický průměr ze známek věcného a formálního hodnocení (viz výše uvedené) na stupnici známek v rozmezí VÝBORNÝ až NEDOSTATEČNÝ

- žák bere toto poučení na vědomí a souhlasí s ním

**Poučení provedl:**

**Ing. Štěpán Turay**  
stanovený vyučující

Poučení provedl .....:

# RÁMCOVÝ HARMONOGRAM NÁSTUPŮ ŽÁKŮ NA PRACoviŠTĚ POSKYTOVATELŮ SOP / OD 3. DO 17. 5. 2024

## PLÁN SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE TŘÍDY EDP 3E, školní rok 2023/2024

		ČD + ČDC										
Jméno, PŘÍJMENÍ		3. 5.	6. 5.	7. 5.	9. 5.	10. 5.	13. 5.	14. 5.	15. 5.	16. 5.	17. 5.	LEGENDA
Martin	Gazda	J	J	J	J	J	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	J ... jízdy na HV / Provozní pracoviště Bohumín
Vojtěch	Hanták	JO	JO	JO	JO	JO	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	JO ... jízdy na HV / Strojní stanice Opava
Vojtěch	Hruška	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	OŽKV/OPA	JO	JO	JO	JO	JO	HCO/BOH ... hala cyklických oprav / SÚ Bohumín
Jakub	Kandráč	J	J	J	J	J	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	OPJ/BOH ... opravná pantografových jednotek / SÚ Bohumín
Jakub	Kijovský	J	J	J	J	J	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	THÚ/BOH ... technicko hygienická údržba / SÚ Bohumín
David	Kyselovský	J	J	J	J	J	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OV/BOH ... opravná vozů / SÚ Bohumín
Dominik	Lidvín	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	OŽKV/OPA ... opravná žel. kolejových vozidel / SÚ Opava
Martin	Mikeska	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	EM ... elektrické malé per. prohlídky, SOKV Ostrava
Dominik	Okon	OV/BOH	OV/BOH	OV/BOH	OV/BOH	OV/BOH	J	J	J	J	J	MM ... motorové malé per. prohlídky, SOKV Ostrava
Štěpán	Petrakovič	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	THÚ/BOH	J	J	J	J	J	J ... jízdy na HV, PJ Ostrava
Vojtěch	Průcha	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	J	J	J	J	J	
Jiří	Stránský	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	HCO/BOH	J	J	J	J	J	
Daniel	Ščupal	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	J	J	J	J	J	
Roman	Vykydal	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	OPJ/BOH	J	J	J	J	J	
Herrmann	Ondřej	EM/SOKV	EM/SOKV	MM/SOKV	MM/SOKV	MM/SOKV	J/PJ	J/PJ	J/PJ	J/PJ	J/PJ	
Matějek	Ondřej	J/PJ	J/PJ	J/PJ	J/PJ	J/PJ	EM/SOKV	EM/SOKV	MM/SOKV	MM/SOKV	MM/SOKV	

# HARMONOGRAM NÁSTUPŮ ŽÁKŮ NA HKV PP BOHUMÍN / JÍZDY, OD 3. DO 17. 5. 2024

STŘEDNÍ ŠKOLA TECHNICKÁ A DOPRAVNÍ OSTRAVA-VÍTKOVICE, p. o.  
Moravská 2/964, Ostrava-Vítkovice, 703 00

## HARMONOGRAM JÍZDY A NÁSTUPŮ ŽÁKŮ TŘÍDY EDP 3e NA HNACÍ VOZIDLA VE ŠKOLNÍM ROCE 2023/2024

Jméno, PŘÍJMENÍ	NÁSTUPY NA HNACÍ VOZIDLA - PP Bohumín									
	3.5.24	6.5.24	7.5.24	9.5.24	10.5.24	13.5.24	14.5.24	15.5.24	16.5.24	17.5.24
<b>Martin GAZDA</b>	1	2	3	6	7					
výkon	4:15	5:58	5:53	5:17	5:58					
nástup-konec	7:53-12:08	7:00-12:58	8:29-14:22	9:06-14:23	8:21-14:19					
<b>Jakub KANDRAČ</b>	2	3	5	7	6					
výkon	5:58	5:53	5:53	5:58	5:17					
nástup-konec	7:00-12:58	8:29-14:22	9:27-15:20	8:21-14:19	9:06-14:23					
<b>Jakub KJIOVSKÝ</b>	3	5	6	5	1					
výkon	5:53	5:53	5:17	5:53	4:15					
nástup-konec	8:29-14:22	9:27-15:20	9:06-14:23	9:27-15:20	7:53-12:08					
<b>David KYSELOVSKÝ</b>	4	6	7	1	2					
výkon	5:53	5:17	5:58	4:15	5:58					
nástup-konec	7:29-13:22	9:06-14:23	8:21-14:19	7:53-12:08	7:00-12:58					
<b>Dominik OKON</b>						1	2	3	6	7
výkon						4:15	5:58	5:53	5:17	5:58
nástup-konec						7:53-12:08	7:00-12:58	8:29-14:22	9:06-14:23	8:21-14:19
<b>Štěpán PETRAKOVÍČ</b>						2	3	5	7	6
výkon						5:58	5:53	5:53	5:58	5:17
nástup-konec						7:00-12:58	8:29-14:22	9:27-15:20	8:21-14:19	9:06-14:23
<b>Vojtěch PRUCHA</b>						3	5	6	5	1
výkon						5:53	5:53	5:17	5:53	4:15
nástup-konec						8:29-14:22	9:27-15:20	9:06-14:23	9:27-15:20	7:53-12:08
<b>Jiří STRÁNSKÝ</b>						4	6	7	1	2
výkon						5:53	5:17	5:58	4:15	5:58
nástup-konec						7:29-13:22	9:06-14:23	8:21-14:19	7:53-12:08	7:00-12:58
<b>Daniel ŠČUPAL</b>						5	7	1	2	3
výkon						5:53	5:58	4:15	5:58	5:53
nástup-konec						9:27-15:20	8:21-14:19	7:53-12:08	7:00-12:58	8:29-14:22
<b>Roman VYKYDAL</b>						6	1	2	3	5
výkon						5:17	4:15	5:58	5:53	5:53
nástup-konec						9:06-14:23	7:53-12:08	7:00-12:58	8:29-14:22	9:27-15:20

Směna 1 - 4 - nástup a konec v PP Bohumín. Při nástupu se hlásí žák na praxi personálnímu strojmistři PP Bohumín. **Po nahlášení se žák odebere na nástupiště a ohlásí se strojvedoucímu přiděleného vlaku.**

Směna 1 - Os 2926 do O.Svinov (změna strojvedoucího), Os 2811 do Český Těšín, Os 2814 do O.Svinov, (změna strojvedoucího) Os 2935 do Bohumína - jízda EMJ 471 - Havířov  
Směna 2 - Os 3051 do Petrovic, Os 3000 do O.Svinov (změna strojvedoucího), Os 3410 do Opava východ, Os 3411 do O.Svinov, Os 3414 do Opava východ, Os 3415 do O.Svinov (změna strojvedoucího), Os 2937 do Bohumína - jízda EMJ 650 - Petrovice u.K., Opava  
Směna 3 - Os 2929 do Mostů u J., Os 2932 do O.Svinov (změna strojvedoucího), Os 2817 do Český Těšín, (změna strojvedoucího) Os 2938 do Bohumína - jízda EMJ 471 - Mosty u J.  
Směna 4 - Os 2927 do Mostů u J., Os 2930 do O.Svinov, Os 2815 do Český Těšín (změna strojvedoucího), Os 2936 do Bohumína - jízda EMJ 471 - Mosty u J.

Směna 5 - nástup v žst. Ostrava-Svinov. Při nástupu se žák ohlásí telefonicky (tel. 972756425) personálnímu strojmistři PJ Bohumín. **Po nahlášení se žák odebere na nástupiště a ohlásí se strojvedoucímu přiděleného vlaku.**

Směna 5 - nástup Ostrava-Svinov, Os 3052 do Mošnov Airport, Os 3053 do Bohumína, Os 3054 do Mošnov Airport, Os 3055 do Bohumína - jízda f.650 - Mošnov Airport

Směna 6 - nástup a konec v žst. Ostrava hl.n. Při nástupu se žák ohlásí telefonicky (tel. 972756425) personálnímu strojmistři PJ Bohumín. **Po nahlášení se žák odebere na nástupiště a ohlásí se strojvedoucímu přiděleného vlaku.**

Směna 6 - nástup Ostrava hl.n. - Os 3110 do Frýdlantu n.O., Os 3115 do Ostrava hl.n., Os 3116 do Frýdku Místku, (změna strojvedoucího) Os 3149 do Ostrava hl.n. - jízda f.750.7 - Frýdek Místek, Frýdlant n.O.

Směna 7 - nástup v žst. Ostrava hl.n., konec v žst. O.Svinov. Při nástupu se žák ohlásí telefonicky (tel. 972756425) personálnímu strojmistři PJ Bohumín. **Po nahlášení se žák odebere na nástupiště a ohlásí se strojvedoucímu přiděleného vlaku.**

Směna 7 - nástup Ostrava hl.n. - Os 3108 do Frýdlant n.Ostravici, Os 3113 do Ostrava hl.n. (změna strojvedoucího), Sp 1640 do Štramberk, Sp 1645 do Ostrava Svinov - jízda f.750.7 - Frýdlant n.O., f.842 - Štramberk

1	2	3	4	5
4:15	5:58	5:53	5:53	5:53
7:53-12:08	7:00-12:58	8:29-14:22	7:29-13:22	9:27-15:20

6	7
5:17	5:58
9:06-14:23	8:21-14:19

# ***Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 3. 5. 2024 (Údržba):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – SÚ Bohumín / THÚ**

**Příchod na pracoviště v: 7:00**

**Odchod z pracoviště v: 13:30**

## **Zaměření a obsahová náplň činností:**

Profese – PROVOZNÍ ELEKTROMECHANIK:

### 1. pracovní náplň a povinnosti elektromechanika a mechanika drážních vozidel:

Pracovní náplň elektromechanika na hale technicko hygienické údržby v středisku údržby Bohumín. Spočívá pouze v opravách malých oprav, které jdou opravit do daného časového úseku, pokud se tak nestane, je závada vyšších rozměrů a musí se poslat na jinou halu. Většina práce zde probíhá při noční směně, kdy nejedí většina osobních vlaků. Ráno pak vyjíždí zpět do provozu.

### 2. používání a péče o předepsané pracovní a ochranné prostředky a pomůcky na daném pracovišti:

Používají se montérky, pro práci se sloupovou vrtačkou se využívají brýle. Pro práci ve výškách se využívají jistící popruhy.

### 3. systémy servisu a údržby drážních vozidel:

Systém údržby na hale technickou hygienické údržby v Bohumíně. Probíhá tak, že četa dostane dokumentaci s nahlášenými poruchami na vozech, nebo jednotce, od vlakvedoucího, nebo strojvedoucího. A provede tkz. prevetivní opravu (PO), poté co se seznámí s nahlášenými poruchami, se je četa do daného časového úseku sanží vyřešit. Pokud je závada větších rozměrů, posílají se drážní vozidla na haly k tomu určené, OPJ a OV.

### 4. základní úkony údržby a oprav hnacích drážních vozidel:

Stejně jako u drážních vozidel, se u hancích drážních vozidel opravují pouze ty části, které se dokáží opravit za daný časový úsek, např. Porucha zavírání dveří, musí být opravena do 4 hodin, aby hancí drážní vozidlo mohlo vyrazit zpět do provozu. Hnací drážní vozidla se ale na hale technicko hygienické údržby vyskytují pouze v podobě ucelených jednotek, které jsou složeny z hnacích, vložených a řídícího vozu. Jednotkami, které se na hale technicko hygienické údržby mohou vyskytnout jsou : 682—pendolino, 640 a 650—regiofanter, nebo 471—cityelefant.

### 5. základní úkony údržby a oprav vybraných částí hnacích drážních vozidel:

Vybrané části jednotek se opravují, tak že četař musí mít přehled o tom, kde se co na dané jednotce nachází. To znamená pokud je nahlášena porucha klimatizace, musí mít četař znalosti, kde se nachází, nebo pokud je nahlášena porucha řídícím voze jednotky na stanovišti strojvedoucího, musí mít opět četař znalosti o daném stanovišti strojvedoucího u dané jednotky. Základními úkony je poté opět seznámení se s nahlášenými poruchami a vyřešit je do daného časového úseku.

6. stejnoseměrná a střídavá napájecí soustava drážních vozidel:

Na hale technicko hygienické údržby jsou nad každou ze tří kolejí v hale trolej s napětím 3 kV stejnosměrných, jsou tady hlavně kvůli jednotkám 682 pendolino, a 640 nebo 650 regiopanter. Poté se zde nachází napájecí stojany, které se zapojují do vozů bez hnacího drážního vozidla pro přívod elektrické energie. Stojany jsou dělaný na buď 1,5 kV, nebo 3 kV stejnosměrných a mohou jimi téct proudy až 800 ampér.

7. údržba a opravy elektrických prvků drážních vozidel včetně kabeláže:

Probíhá většinou pouze pomocí vizuální kontroly, při nálezů nějaké poruchy se odstraní pokud je možno. Pokud ne, tak se dané vozy s větší poruchou pošlou na jinou halu tomu určenou.

8. údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel:

Údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel jsou klíčové pro bezpečnost a spolehlivost železničního provozu. Při provozu drážních vozidel je důležité zajistit, aby brzdový systém fungoval správně a byl v souladu s předpisy.

9. údržby větrání, vytápění a klimatizace drážních vozidel:

Tato údržba probíhá pomocí rozvaděče na voze, která je určená pouze buď pro vlakvedoucího nebo mechanika na hale údržby. Vozy jsou napájeny pomocí napájecích stojanů, které simulují lokomotivu a díky těmto napájecím stojanům se přivádí proud do vozů.

10. údržby osvětlení drážních vozidel:

Údržba osvětlení na této hale probíhá tak, že se pomocí rozvaděče ve vozech zapne. Poté se provede vizuální kontrola s nehlášenými poruchami osvětlení a při zjištění závady se např. vymění zářivka.

11. popis stanovených prací na přidělených pracovištích pro údržbu DV dané řady, jejich charakteristika a detailní popis (technologické a pracovní postupy) v průběhu jednotlivých pracovních dnů – ZPRÁVA  
***ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:***

Dnes probíhalo seznámení se s profesí provozní elektromechanik na hale THÚ. Zjistili jsme, že tato hala slouží pouze pro opravu malých závad a práce se musí stihnout do stanoveného termínu, aby mohla souprava vyjet zpět do provozu. Při dnešním dni jsme zkontrolovali a opravili malé závady na dvou jednotkách push—pull konkrétně 86-72 003 a 86-72 004. Jako nejdříve jsme se seznámili s nahlášenými poruchami, které je třeba odstranit. Na jednotce 86-72 003, nefungovalo vysouvání plošiny pro vozíčkáře, poté ostříkovač stříkal mimo přední sklo kabiny strojvedoucího. Nakonec se na této jednotce vyměnily filtry, jak na stanovišti strojvedoucího tak v prostoru pro cestující. Na jednotce 86-72 004 byl pouze problém se zablokovanými dveřmi pro cestující a proběhla výměna žárovky na manometru, při které se musel odmontovat pult strojvedoucího.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u CD

# ***Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 6. 5. 2024 (údržba):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – SÚ Bohumín / THÚ**

**Příchod na pracoviště v: 7:00**

**Odchod z pracoviště v: 13:30**

## **Zaměření a obsahová náplň činností:**

Profese – PROVOZNÍ ELEKTROMECHANIK:

### 1. pracovní náplň a povinnosti elektromechanika a mechanika drážních vozidel:

Pracovní náplň elektromechanika na hale technicko hygienické údržby v středisku údržby Bohumín. Spočívá pouze v opravách malých oprav, které jdou opravit do daného časového úseku, pokud se tak nestane, je závada vyšších rozměrů a musí se poslat na jinou halu. Většina práce zde probíhá při noční směně, kdy nejezdí vlaky. Ráno pak vyjíždí zpět do provozu.

### 2. používání a péče o předepsané pracovní a ochranné prostředky a pomůcky na daném pracovišti:

Používají se montérky, pro práci se sloupovou vrtačkou se využívají brýle. Pro práci ve výškách se využívají jistící popruhy.

### 3. systémy servisu a údržby drážních vozidel:

Systém údržby na hale technickou hygienické údržby v Bohumíně. Probíhá tak, že četa dostane dokumentaci s nahlášenými poruchami na vozech, nebo jednotce, od vlakvedoucího, nebo strojvedoucího. A provede tkz. prevetivní opravu (PO), poté co se seznámí s nahlášenými poruchami, se je četa do daného časového úseku sanží vyřešit. Pokud je závada větších rozměrů, posílají se drážní vozidla na haly k tomu určené, OPJ a OV.

### 4. základní úkony údržby a oprav hnacích drážních vozidel:

Stejně jako u drážních vozidel, se u hancích drážních vozidel opravují pouze ty části, které se dokáží opravit za daný časový úsek, např. Porucha zavírání dveří, musí být opravena do 4 hodin, aby hancí drážní vozidlo mohlo vyrazit zpět do provozu. Hnací drážní vozidla se ale na hale technicko hygienické údržby vyskytují pouze v podobě ucelených jednotek, které jsou složeny z hnacích, vložených a řídícího vozu. Jednotkami, které se na hale technicko hygienické údržby mohou vyskytnout jsou : 682—pendolino, 640 a 650—regiopanter, nebo 471—cityelefant.

### 5. základní úkony údržby a oprav vybraných částí hnacích drážních vozidel:

Vybrané části jednotek se opravují, tak že četař musí mít přehled o tom, kde se co na dané jednotce nachází. To znamená pokud je nahlášena porucha klimatizace, musí mít četař znalosti, kde se nachází, nebo pokud je nahlášena porucha řídícím voze jendotky na stanovišti strojvedoucího, musí mít opět četař znalosti o daném stanovišti strojvedoucího u dané jednotky. Základními úkony je poté opět seznámení se s nahlášenými poruchami a vyřešit je do daného časového úseku.



6. stejnoseměrná a střídavá napájecí soustava drážních vozidel:

Na hale technicko hygienické údržby jsou nad každou ze tří kolejí v hale trolej s napětím 3 kV stejnosměrných, jsou tady hlavně kvůli jednotkám 680 pendolino, a 640 nebo 650 regiopanter. Poté se zde nachází napájecí stojany, které se zapojují do vozů bez hnacího drážního vozidla pro přívod elektrické energie. Stojany jsou dělané na buď 1,5 kV, nebo 3 kV stejnosměrných a mohou jimi téct proudy až 800 ampér.

7. údržba a opravy elektrických prvků drážních vozidel včetně kabeláže:

Probíhá většinou pouze pomocí vizuální kontroly, při nálezů nějaké poruchy se odstraní pokud je možno. Pokud ne, tak se dané vozy s větší poruchou pošlou na jinou halu tomu určenou.

8. údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel:

Údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel jsou klíčové pro bezpečnost a spolehlivost železničního provozu. Při provozu drážních vozidel je důležité zajistit, aby brzdový systém fungoval správně a byl v souladu s předpisy.

9. údržby větrání, vytápění a klimatizace drážních vozidel:

Tato údržba probíhá pomocí rozvaděče na voze, která je určena pouze buď pro vlakvedoucího nebo mechanika na hale údržby. Vozy jsou napájeny pomocí napájecích stojanů, které simulují lokomotivu a díky těmto napájecím stojanům se přivádí proud do vozů.

10. údržby osvětlení drážních vozidel:

Údržba osvětlení na této hale probíhá tak, že se pomocí rozvaděče ve vozech zapne. Poté se provede vizuální kontrola s nehlášenými poruchami osvětlení a při zjištění závady se např. vymění zářivka.

11. popis stanovených prací na přidělených pracovištích pro údržbu DV dané řady, jejich charakteristika a detailní popis (technologické a pracovní postupy) v průběhu jednotlivých pracovních dnů – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Dnes nebylo na hale technicko hygienické údržby moc práce. Jediné co se řešilo byla porucha klimatizace ve voze Bmz. Poté se řešila závada čidel protismyku na kolech vozu typu Aee, kdy musela jednotlivá čidla odpojit a poté podle kódu, který vyskočil na displeji se určilo, ve které části je porucha.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u CD

# ***Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 7. 5. 2024 (údržba):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – SÚ Bohumín / THÚ**

**Příchod na pracoviště v: 7:00**

**Odchod z pracoviště v: 13:30**

## **Zaměření a obsahová náplň činností:**

Profese – PROVOZNÍ ELEKTROMECHANIK:

### 1. pracovní náplň a povinnosti elektromechanika a mechanika drážních vozidel:

Pracovní náplň elektromechanika na hale technicko hygienické údržby v středisku údržby Bohumín. Spočívá pouze v opravách malých oprav, které jdou opravit do daného časového úseku, pokud se tak nestane, je závada vyšších rozměrů a musí se poslat na jinou halu. Většina práce zde probíhá při noční směně, kdy nejezdí vlaky. Ráno pak vyjíždí zpět do provozu.

### 2. používání a péče o předepsané pracovní a ochranné prostředky a pomůcky na daném pracovišti:

Používají se montérky, pro práci se sloupovou vrtačkou se využívají brýle. Pro práci ve výškách se využívají jistící popruhy.

### 3. systémy servisu a údržby drážních vozidel:

Systém údržby na hale technickou hygienické údržby v Bohumíně. Probíhá tak, že četa dostane dokumentaci s nahlášenými poruchami na vozech, nebo jednotce, od vlakvedoucího, nebo strojvedoucího. A provede tkz. preventivní opravu (PO), poté co se seznámí s nahlášenými poruchami, se je četa do daného časového úseku sanží vyřešit. Pokud je závada větších rozměrů, posílají se drážní vozidla na haly k tomu určené, OPJ a OV.

### 4. základní úkony údržby a oprav hnacích drážních vozidel:

Stejně jako u drážních vozidel, se u hanicích drážních vozidel opravují pouze ty části, které se dokáží opravit za daný časový úsek, např. Porucha zavírání dveří, musí být opravena do 4 hodin, aby hancí drážní vozidlo mohlo vyrazit zpět do provozu. Hnací drážní vozidla se ale na hale technicko hygienické údržby vyskytují pouze v podobě ucelených jednotek, které jsou složeny z hnacích, vložených a řídícího vozu. Jednotkami, které se na hale technicko hygienické údržby mohou vyskytnout jsou : 682—pendolino, 640 a 650—regiopanter, nebo 471—cityelefant.

### 5. základní úkony údržby a oprav vybraných částí hnacích drážních vozidel:

Vybrané části jednotek se opravují, tak že četař musí mít přehled o tom, kde se co na dané jednotce nachází. To znamená pokud je nahlášena porucha klimatizace, musí mít četař znalosti, kde se nachází, nebo pokud je nahlášena porucha řídicím voze jendotky na stanovišti strojvedoucího, musí mít opět četař znalosti o daném stanovišti strojvedoucího u dané jednotky. Základními úkony je poté opět seznámení se s nahlášenými poruchami a vyřešit je do daného časového úseku.

6. stejnoseměrná a střídavá napájecí soustava drážních vozidel:

Na hale technicko hygienické údržby jsou nad každou ze tří kolejí v hale trolej s napětím 3 kV stejnosměrných, jsou tady hlavně kvůli jednotkám 680 pendolino, a 640 nebo 650 regiopanter. Poté se zde nachází napájecí stojany, které se zapojují do vozů bez hnacího drážního vozidla pro přívod elektrické energie. Stojany jsou dělaný na buď 1,5 kV, nebo 3 kV stejnosměrných a mohou jimi téct proudy až 800 ampér.

7. údržba a opravy elektrických prvků drážních vozidel včetně kabeláže:

Probíhá většinou pouze pomocí vizuální kontroly, při nálezů nějaké poruchy se odstraní pokud je možno. Pokud ne, tak se dané vozy s větší poruchou pošlou na jinou halu tomu určenou.

8. údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel:

Údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel jsou klíčové pro bezpečnost a spolehlivost železničního provozu. Při provozu drážních vozidel je důležité zajistit, aby brzdový systém fungoval správně a byl v souladu s předpisy.

9. údržby větrání, vytápění a klimatizace drážních vozidel:

Tato údržba probíhá pomocí rozvaděče na voze, která je určená pouze buď pro vlakvedoucího nebo mechanika na hale údržby. Vozy jsou napájeny pomocí napájecích stojanů, které simulují lokomotivu a díky těmto napájecím stojanům se přivádí proud do vozů.

10. údržby osvětlení drážních vozidel:

Údržba osvětlení na této hale probíhá tak, že se pomocí rozvaděče ve vozech zapne. Poté se provede vizuální kontrola s nehlášenými poruchami osvětlení a při zjištění závady se např. vymění žárovka.

11. popis stanovených prací na přidělených pracovištích pro údržbu DV dané řady, jejich charakteristika a detailní popis (technologické a pracovní postupy) v průběhu jednotlivých pracovních dnů – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Při dnešních praxích jsme jako první dělali preventivní opravu vozů typu Bdpee, Bmz a Amz. Ve voze Bdpee bylo nahlášeno problíkávání žárovek. Po nalezení vadných žárovek je bylo třeba vyměnit. Poté jsme prošli a zkontrolovali vůz Bmz, u kterého bylo potřeba zkontrolovat záchod, jednotlivá kupé pro cestující, jestli svítí varovná kontrolka u dveří a nakonec nouzové zavírání všech dveří. Úplně nakonec prohlídky Bmz bylo potřeba ještě vyměnit filtr. To same se provádělo u vozů Amz. U zmíněných vozů bylo třeba provést preventivní prohlídku do 10:00, kvůli zařazení vozů po této hodině zpět do provozu. Poté bylo potřeba zadělat krytky snímačů protismyku u vozu Aee. Nakonec praxe byla nahlášena porucha klimatizace u vozu Bdpee.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u ČD

# ***Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 9. 5. 2024 (údržba):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – SÚ Bohumín / THÚ**

**Příchod na pracoviště v:** Nebyl jsem

**Odchod z pracoviště v:** Nebyl jsem

## **Zaměření a obsahová náplň činností:**

Profese – PROVOZNÍ ELEKTROMECHANIK:

### 1. pracovní náplň a povinnosti elektromechanika a mechanika drážních vozidel:

Pracovní náplň elektromechanika na hale technicko hygienické údržby v středisku údržby Bohumín. Spočívá pouze v opravách malých oprav, které jdou opravit do daného časového úseku, pokud se tak nestane, je závada vyšších rozměrů a musí se poslat na jinou halu. Většina práce zde probíhá při noční směně, kdy nejezdí vlaky. Ráno pak vyjíždí zpět do provozu.

### 2. používání a péče o předepsané pracovní a ochranné prostředky a pomůcky na daném pracovišti:

Používají se montérky, pro práci se sloupovou vrtačkou se využívají brýle. Pro práci ve výškách se využívají jistící popruhy.

### 3. systémy servisu a údržby drážních vozidel:

Systém údržby na hale technickou hygienické údržby v Bohumíně. Probíhá tak, že četa dostane dokumentaci s nahlášenými poruchami na vozech, nebo jednotce, od vlakvedoucího, nebo strojvedoucího. A provede tkz. prevetivní opravu (PO), poté co se seznámí s nahlášenými poruchami, se je četa do daného časového úseku sanží vyřešit. Pokud je závada větších rozměrů, posílají se drážní vozidla na haly k tomu určené, OPJ a OV.

### 4. základní úkony údržby a oprav hnacích drážních vozidel:

Stejně jako u drážních vozidel, se u hanicích drážních vozidel opravují pouze ty části, které se dokáží opravit za daný časový úsek, např. Porucha zavírání dveří, musí být opravena do 4 hodin, aby hancí drážní vozidlo mohlo vyrazit zpět do provozu. Hnací drážní vozidla se ale na hale technicko hygienické údržby vyskytují pouze v podobě ucelených jednotek, které jsou složeny z hnacích, vložených a řídícího vozu. Jednotkami, které se na hale technicko hygienické údržby mohou vyskytnout jsou : 682—pendolino, 640 a 650—regiopanter, nebo 471—cityelefant.

### 5. základní úkony údržby a oprav vybraných částí hnacích drážních vozidel:

Vybrané části jednotek se opravují, tak že četař musí mít přehled o tom, kde se co na dané jednotce nachází. To znamená pokud je nahlášena porucha klimatizace, musí mít četař znalosti, kde se nachází, nebo pokud je nahlášena porucha řídícím voze jendotky na stanovišti strojvedoucího, musí mít opět četař znalosti o daném stanovišti strojvedoucího u dané jednotky. Základními úkony je poté opět seznámení se s nahlášenými poruchami a vyřešit je do daného časového úseku.

6. stejnoseměrná a střídavá napájecí soustava drážních vozidel:

Na hale technicko hygienické údržby jsou nad každou ze tří kolejí v hale trolej s napětím 3 kV stejnosměrných, jsou tady hlavně kvůli jednotkám 680 pendolino, a 640 nebo 650 regiopanter. Poté se zde nachází napájecí stojany, které se zapojují do vozů bez hnacího drážního vozidla pro přívod elektrické energie. Stojany jsou dělaný na buď 1,5 kV, nebo 3 kV stejnosměrných a mohou jimi téct proudy až 800 ampér.

7. údržba a opravy elektrických prvků drážních vozidel včetně kabeláže:

Probíhá většinou pouze pomocí vizuální kontroly, při nálezů nějaké poruchy se odstraní pokud je možno. Pokud ne, tak se dané vozy s větší poruchou pošlou na jinou halu tomu určenou.

8. údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel:

Údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel jsou klíčové pro bezpečnost a spolehlivost železničního provozu. Při provozu drážních vozidel je důležité zajistit, aby brzdový systém fungoval správně a byl v souladu s předpisy.

9. údržby větrání, vytápění a klimatizace drážních vozidel:

Tato údržba probíhá pomocí rozvaděče na voze, která je určená pouze buď pro vlakvedoucího nebo mechanika na hale údržby. Vozy jsou napájeny pomocí napájecích stojanů, které simulují lokomotivu a díky těmto napájecím stojanům se přivádí proud do vozů.

10. údržby osvětlení drážních vozidel:

Údržba osvětlení na této hale probíhá tak, že se pomocí rozvaděče ve vozech zapne. Poté se provede vizuální kontrola s nehlášenými poruchami osvětlení a při zjištění závady se např. vymění žárovka.

11. popis stanovených prací na přidělených pracovištích pro údržbu DV dané řady, jejich charakteristika a detailní popis (technologické a pracovní postupy) v průběhu jednotlivých pracovních dnů – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Nebyl jsem.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u CD

# ***Vyhotovení Zprávy ze souvislé odborné praxe 10. 5. 2024 (údržba):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – SÚ Bohumín / THÚ**

**Příchod na pracoviště v: 7:00**

**Odchod z pracoviště v: 13:30**

## **Zaměření a obsahová náplň činností:**

Profese – PROVOZNÍ ELEKTROMECHANIK:

### **1. pracovní náplň a povinnosti elektromechanika a mechanika drážních vozidel:**

Pracovní náplň elektromechanika na hale technicko hygienické údržby v středisku údržby Bohumín. Spočívá pouze v opravách malých oprav, které jdou opravit do daného časového úseku, pokud se tak nestane, je závada vyšších rozměrů a musí se poslat na jinou halu. Většina práce zde probíhá při noční směně, kdy nejezdí vlaky. Ráno pak vyjíždí zpět do provozu.

### **2. používání a péče o předepsané pracovní a ochranné prostředky a pomůcky na daném pracovišti:**

Používají se montérky, pro práci se sloupovou vrtačkou se využívají brýle. Pro práci ve výškách se využívají jistící popruhy.

### **3. systémy servisu a údržby drážních vozidel:**

Systém údržby na hale technickou hygienické údržby v Bohumíně. Probíhá tak, že četa dostane dokumentaci s nahlášenými poruchami na vozech, nebo jednotce, od vlakvedoucího, nebo strojvedoucího. A provede tkz. prevetivní opravu (PO), poté co se seznámí s nahlášenými poruchami, se je četa do daného časového úseku sanží vyřešit. Pokud je závada větších rozměrů, posílají se drážní vozidla na haly k tomu určené, OPJ a OV.

### **4. základní úkony údržby a oprav hnacích drážních vozidel:**

Stejně jako u drážních vozidel, se u hancích drážních vozidel opravují pouze ty části, které se dokáží opravit za daný časový úsek, např. Porucha zavírání dveří, musí být opravena do 4 hodin, aby hancí drážní vozidlo mohlo vyrazit zpět do provozu. Hnací drážní vozidla se ale na hale technicko hygienické údržby vyskytují pouze v podobě ucelených jednotek, které jsou složeny z hnacích, vložených a řídicího vozu. Jednotkami, které se na hale technicko hygienické údržby mohou vyskytnout jsou : 682—pendolino, 640 a 650—regiopanter, nebo 471—cityelefant.

### **5. základní úkony údržby a oprav vybraných částí hnacích drážních vozidel:**

Vybrané části jednotek se opravují, tak že četař musí mít přehled o tom, kde se co na dané jednotce nachází. To znamená pokud je nahlášena porucha klimatizace, musí mít četař znalosti, kde se nachází, nebo pokud je nahlášena porucha řídicím voze jendotky na stanovišti strojvedoucího, musí mít opět četař znalosti o daném stanovišti strojvedoucího u dané jednotky. Základními úkony je poté opět seznámení se s nahlášenými poruchami a vyřešit je do daného časového úseku.

6. stejnoseměrná a střídavá napájecí soustava drážních vozidel:

Na hale technicko hygienické údržby jsou nad každou ze tří kolejí v hale trolej s napětím 3 kV stejnosměrných, jsou tady hlavně kvůli jednotkám 680 pendolino, a 640 nebo 650 regiopanter. Poté se zde nachází napájecí stojany, které se zapojují do vozů bez hnacího drážního vozidla pro přívod elektrické energie. Stojany jsou dělaný na buď 1,5 kV, nebo 3 kV stejnosměrných a mohou jimi téct proudy až 800 ampér.

7. údržba a opravy elektrických prvků drážních vozidel včetně kabeláže:

Probíhá většinou pouze pomocí vizuální kontroly, při nálezů nějaké poruchy se odstraní pokud je možno. Pokud ne, tak se dané vozy s větší poruchou pošlou na jinou halu tomu určenou.

8. údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel:

Údržba a opravy vzduchové brzdové výstroje drážních vozidel jsou klíčové pro bezpečnost a spolehlivost železničního provozu. Při provozu drážních vozidel je důležité zajistit, aby brzdový systém fungoval správně a byl v souladu s předpisy.

9. údržby větrání, vytápění a klimatizace drážních vozidel:

Tato údržba probíhá pomocí rozvaděče na voze, která je určená pouze buď pro vlakvedoucího nebo mechanika na hale údržby. Vozy jsou napájeny pomocí napájecích stojanů, které simulují lokomotivu a díky těmto napájecím stojanům se přivádí proud do vozů.

10. údržby osvětlení drážních vozidel:

Údržba osvětlení na této hale probíhá tak, že se pomocí rozvaděče ve vozech zapne. Poté se provede vizuální kontrola s nehlášenými poruchami osvětlení a při zjištění závady se např. vymění žárovka.

1. popis stanovených prací na přidělených pracovištích pro údržbu DV dané řady, jejich charakteristika a detailní popis (technologické a pracovní postupy) v průběhu jednotlivých pracovních dnů – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Na dnešních praxích jsme zprvu provedli prohlídku tří vozů typu Bdt. Poté bylo potřeba vyměnit ve dvou kupé vozu typu Bbdgmee. Pak přijela do haly jednotka 682 003—Pendolino, na kterém jsme opět provedli prohlídku celé soupravy. Nakonec dne ještě přijela jednotka 471 054—elefant, na kterém byla opět provedena prohlídka.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o vykonu OP  
u CD

# ***Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 13. 5. 2024 (jízdy):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – PP Bohumín**

**Příchod na pracoviště v:** nebyl jsem

**Odchod z pracoviště v:** nebyl jsem

**Zaměření a obsahová náplň činností na vlcích: .....**

Profese – STROJVEDOUCÍ:

1. činnost strojvedoucího, pracovní prostředí, úloha a odpovědnost strojvedoucího během provozování drážní dopravy, osobní a zvláštní požadavky vyplývající z povinností strojvedoucího:

Hlavní činnost strojvedoucího na stanovišti hnacího drážního vozidla je vedení vlaku, za pomoci znalostí ovládacího pultu jednotlivé řady hnacího drážního vozidla. Strojvedoucí se při vedení osobního vlaku řídí stanoveným jízdním řádem pro dané číslo vlaku. Strojvedoucí má dale odpovědnost za všechny cestující.

2. organizace drážní dopravy (drážní předpisy):

Strojvedoucí se řídí na železnici drážními předpisy, které platí pro danou trať. SŽ D1 — Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. SŽ D3 — Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. SŽ D4 — Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem.

3. základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury:

Základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury zahrnují několik klíčových aspektů. Podle vyhlášky č. 16/2012 Sb. o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení.

4. základní požadavky provozní komunikace:

Základním požadavkem provozní komunikace drážní dopravy je vysílačka GSM-R.

5. skladba vlaků a technické požadavky na osobní drážní vozidla (typy trakce, uspořádání drážního vozidla, systém označování drážních vozidel, dokumentace o řazení vlaku, druhy brzdných systémů, určení rychlosti vlaku, druhy táhlového a narážecího ústrojí, systém řízení vlaků):

Typy trakce hnacích drážních vozidel se rozdělují na závislou a nezávislou trakci. Nezávislá trakce není závislá na elektrické energii z trolejového vedení, ale samo hnací drážní vozidlo je vybaveno např. spalovacím motorem a trakčním generátorem. Oproti tomu závislá trakce se v ČR rozděluje na stejnosměrné HDV, střídavé HDV, a více systémové HDV. Maximální rychlost vlaku je omezena buď konstrukcí dané tratě, nebo dané lokomotivy, jednotky. Systém zančení v ČR: První číslice zančí druhy hnacího drážního vozidla, další dvě číslice poté konstrukční skupinu, tři číslice invertární číslo, a poslední je kontrolní číslice.

6. všeobecná nebezpečí při provozování drážní dopravy:

Nedodržování předpisů ze strany strojvedoucího, nebo nedodržování předpisu ze strany řidiče pozemní komunikace. Překážka na trati, která může způsobit vykolejení hnacího drážního vozidla.



7. zkoušky a kontroly drážního vozidla před odjezdem (dokumentace k vozidlu, funkce vozidla, funkčnost předepsaných ochranných a bezpečnostních zařízení, preventivní údržba vozidla):

Před odjezdem musí strojvedoucí provést vizuální kontrolu hnacího drážního vozidla, hlavně podvozku, zda něco netrčí. Dále si zkontroluje stav písku v pískových zásbnících. Musí také provést zkoušku brzdy, kterou poté zapíše do dokumentace.

8. znalost drážního vozidla (ovládací a signalizační prvky, části drážního vozidla):

Každý strojvedoucí je řádně zaškolen, aby znal ovládací prvky na jednotce, nebo locomotive. Je také zaškolen na jednotlivé části drážního vozidla.

9. zkoušky brzd (mechanismy pro výpočet a kontrolu brzdného výkonu vozidla, kontrola funkcí různých částí brzdného systému):

Strojvedoucí vždy před odjezdem vlaku provede zkoušku brzd celého vlaku, to znamená jestli při brzdění vlakovou brzdou začnou zároveň s lokomotivou brzdit i vozy.

10. způsob jízdy a maximální rychlost vzhledem k charakteristikám tratě a druhu drážního vozidla a jeho zařízení:

Strojvedoucí je povinen řídit se maximální rychlostí tratě pokud mu to dané drážní hancí vozidlo dovoluje. Maximální rychlost tratě je dána její konstrukcí, dále pokud hnací drážní vozidlo najede na výhybku opět je strojvedoucí povinen snížit rychlost na maximální rychlost konstrukce vyhybky. Maximální rychlost hnacího drážního vozidla je dána opět jeho konstrukcí.

11. poruchy drážního vozidla a odstraňování poruch (kontrola vozidla a rozpoznání poruch, odstranění poruch, zabezpečovací a komunikační prostředky):

Při poruše hnacího drážního vozidla se strojvedoucí pokusí závadu odstranit. Pokud závada na vlaku odstranit nepůjde ohlásí si to strojvedoucí dispečerovi. Pokud se závada na vlaku stane na trati je strojvedoucí povinen se ohlásit dispečerovi.

12. mimořádné události (zabezpečení vozidla a vlaku po mimořádné události, pomoc zúčastněným osobám, postup evakuace drážního vozidla a vlaku):

Při mimořádné události na vlaku se řídí podle vyhlášky č. 173/1995 Sb. Evakuaci cestujících z vlaku na trati můžou provádět buď vlakvedoucí, nebo hasiči.

13. zajištění vlaku proti pohybu:

Zajištění se provádí několika způsoby: První je zarážkami, které se pokládají na kolejnici a vkládá se pod kolo, počet zarážek je dán předpisem. Druhý způsob jsou podložky, které jsou spojeny tyčí a tak se pokládají pod kola. Třetím způsobem je utážení dostatečného počtu ručních brzdy podle sklonu trati. Posledním způsobem je pomocí dřevěných klínů, který se v rovině dáva proti sobě a na spádu v jednom podvozku za sebou.

14. bezpečnostní předpisy, místní provozně bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy a místní provozně bezpečnostní předpisy, jsou klíčové pro zajištění bezpečného provozu drážních vozidel a ochranu cestujících a personálu.

15. mobilní zabezpečovací zařízení na vozidlech:

V dnešní době se na vozidlech používají různé druhy zabezpečovacích zařízení jako je LS90, LS06, nejpoužívanějším momentálním zabezpečovacím zařízením je mirel. Hnací drážní vozidla jsou už ale vybavena a na některých tratích již smí používat evropský zabezpečovací systém ETCS, kterým by do roku 2025 mělo být vybaveno každé hnací drážní vozidlo na provoz po koridorech.

16. aplikace strojvedoucího:

V dnešní době již strojvedoucí využívají tablety, kde mají aplikace na jízdní řád, opravy na trati atd...

17. železniční návěsti a návěstidla:

Železniční návěstidla je soubor technických prostředků sloužící k předávání návěstí. Pomáhají strojvedoucímu při vedení vlaku.

18. Charakteristika a detailní popis průběhu jednotlivých pracovních dnů při výkonu odborné praxe na stanovištích dané řady HKV – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Nebyl jsem.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u CD

# ***Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 14. 5. 2024 (jízdy):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – PP Bohumín**

**Příchod na pracoviště v: 8:29**

**Odchod z pracoviště v: 14:22**

**Zaměření a obsahová náplň činností na vlacích: 2929, 2932, 2817, 2938**

Profese – STROJVEDOUCÍ:

1. činnost strojvedoucího, pracovní prostředí, úloha a odpovědnost strojvedoucího během provozování drážní dopravy, osobní a zvláštní požadavky vyplývající z povinností strojvedoucího:

Hlavní činnost strojvedoucího na stanovišti hnacího drážního vozidla je vedení vlaku, za pomoci znalostí ovládacího pultu jednotlivé řady hnacího drážního vozidla. Strojvedoucí se při vedení osobního vlaku řídí stanoveným jízdním řádem pro dané číslo vlaku. Strojvedoucí má dale odpovědnost za všechny cestující.

2. organizace drážní dopravy (drážní předpisy):

Strojvedoucí se řídí na železnici drážními předpisy, které platí pro danou trať. SŽ D1 — Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. SŽ D3 — Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. SŽ D4 — Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem.

3. základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury:

Základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury zahrnují několik klíčových aspektů. Podle vyhlášky č. 16/2012 Sb. o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení.

4. základní požadavky provozní komunikace:

Základním požadavkem provozní komunikace drážní dopravy je vysílačka GSM-R.

5. skladba vlaků a technické požadavky na osobní drážní vozidla (typy trakce, uspořádání drážního vozidla, systém označování drážních vozidel, dokumentace o řazení vlaku, druhy brzdných systémů, určení rychlosti vlaku, druhy táhlového a narážecího ústrojí, systém řízení vlaků):

Typy trakce hnacích drážních vozidel se rozdělují na závislou a nezávislou trakci. Nezávislá trakce není závislá na elektrické energii z trolejového vedení, ale samo hnací drážní vozidlo je vybaveno např. spalovacím motorem a trakčním generátorem. Oproti tomu závislá trakce se v ČR rozděluje na stejnosměrné HDV, střídavé HDV, a více systémové HDV. Maximální rychlost vlaku je omezena buď konstrukcí dané tratě, nebo dané lokomotivy, jednotky. Systém zančení v ČR: První číslice zančí druhy hnacího drážního vozidla, další dvě číslice poté konstrukční skupinu, tři číslice invertární číslo, a poslední je kontrolní číslice.

6. všeobecná nebezpečí při provozování drážní dopravy:

Nedodržování předpisů ze strany strojvedoucího, nebo nedodržování předpisu ze strany řidiče pozemní komunikace. Překážka na trati, která může způsobit vykolejení hnacího drážního vozidla.

7. zkoušky a kontroly drážního vozidla před odjezdem (dokumentace k vozidlu, funkce vozidla, funkčnost předepsaných ochranných a bezpečnostních zařízení, preventivní údržba vozidla):

Před odjezdem musí strojvedoucí provést vizuální kontrolu hnacího drážního vozidla, hlavně podvozku, zda něco netrčí. Dále si zkontroluje stav písku v pískových zásbnících. Musí také provést zkoušku brzdy, kterou poté zapíše do dokumentace.

8. znalost drážního vozidla (ovládací a signalizační prvky, části drážního vozidla):

Každý strojvedoucí je řádně zaškolen, aby znal ovládací prvky na jednotce, nebo locomotive. Je také zaškolen na jednotlivé části drážního vozidla.

9. zkoušky brzd (mechanismy pro výpočet a kontrolu brzdného výkonu vozidla, kontrola funkcí různých částí brzdného systému):

Strojvedoucí vždy před odjezdem vlaku provede zkoušku brzd celého vlaku, to znamená jestli při brzdění vlakovou brzdou začnou zároveň s lokomotivou brzdit i vozy.

10. způsob jízdy a maximální rychlost vzhledem k charakteristikám tratě a druhu drážního vozidla a jeho zařízení:

Strojvedoucí je povinen řídit se maximální rychlostí tratě pokud mu to dané drážní hancí vozidlo dovoluje. Maximální rychlost tratě je dána její konstrukcí, dále pokud hnací drážní vozidlo najede na výhybku opět je strojvedoucí povinen snížit rychlost na maximální rychlost konstrukce vyhybky. Maximální rychlost hnacího drážního vozidla je dána opět jeho konstrukcí.

11. poruchy drážního vozidla a odstraňování poruch (kontrola vozidla a rozpoznání poruch, odstranění poruch, zabezpečovací a komunikační prostředky):

Při poruše hnacího drážního vozidla se strojvedoucí pokusí závadu odstranit. Pokud závada na vlaku odstranit nepůjde ohlásí si to strojvedoucí dispečerovi. Pokud se závada na vlaku stane na trati je strojvedoucí povinen se ohlásit dispečerovi.

12. mimořádné události (zabezpečení vozidla a vlaku po mimořádné události, pomoc zúčastněným osobám, postup evakuace drážního vozidla a vlaku):

Při mimořádné události na vlaku se řídí podle vyhlášky č. 173/1995 Sb. Evakuaci cestujících z vlaku na trati můžou provádět buď vlakvedoucí, nebo hasiči.

13. zajištění vlaku proti pohybu:

Zajištění se provádí několika způsoby: První je zarážkami, které se pokládají na kolejnici a vkládá se pod kolo, počet zarážek je dán předpisem. Druhý způsob jsou podložky, které jsou spojeny tyčí a tak se pokládají pod kola. Třetím způsobem je utahení dostatečného počtu ručních brzdy podle sklonu trati. Posledním způsobem je pomocí

dřevěných klínů, který se v rovině dáva proti sobě a na spádu v jednom podvozku za sebou.

14. bezpečnostní předpisy, místní provozně bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy a místní provozně bezpečnostní předpisy, jsou klíčové pro zajištění bezpečného provozu drážních vozidel a ochranu cestujících a personálu.

15. mobilní zabezpečovací zařízení na vozidlech:

V dnešní době se na vozidlech používají různé druhy zabezpečovacích zařízení jako je LS90, LS06, nepoužívanějším momentálním zabezpečovacím zařízením je mirel. Hnací drážní vozidla jsou už ale vybavena a na některých tratích již smí používat evropský zabezpečovací systém ETCS, kterým by do roku 2025 mělo být vybaveno každé hnací drážní vozidlo na provoz po koridorech.

16. aplikace strojvedoucího:

V dnešní době již strojvedoucí využívají tablety, kde mají aplikace na jízdní řád, opravy na trati atd...

17. železniční návěsti a návěstidla:

Železniční návěstidla je soubor technických prostředků sloužící k předávání návěstí. Pomáhají strojvedoucímu při vedení vlaku.

18. Charakteristika a detailní popis průběhu jednotlivých pracovních dnů při výkonu odborné praxe na stanovištích dané řady HKV – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Dnešní jízdy jsem začal na nádraží v Bohumíně, kdy jsem nastoupil na Os 2929, na kterém byla přiřazena elektrická jednotka řady 471 054, vlak je vedený ze stanice Ostrava-Svinov do stanice Mosty u Jablunkova. Při jízdě z Bohumína do Karviné byla maximální rychlost 140 km/h. Za Karvinou musí vlak zpomalit na pouhých 50 km/h, z důvodu poddolované trati, která se propadá. Po celou dobu jízdy byl vlak nastaven na cílové brzdění, kdy se vlak řídí pomocí magnetů mezi kolejnicemi, které mu udávají polohu a vlak je schopen sám zastavit v stanici. Po příjezdu do Mostů u Jablunkova bylo potřeba změnit stanoviště strojvedoucího a v 10:10 vyrazit zpět, jako vlak Os 2932, do stanice Ostrava-Svinov. Po příjezdu do Ostrava-Svinov jsem přesedl na vlak Os 2817 do Českého Těšína. Poté z Českého Těšína zpátky do Bohumína na vlaku Os 2938.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u CD

# ***Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 15. 5. 2024 (jízdy):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – PP Bohumín**

**Příchod na pracoviště v: 9:27**

**Odchod z pracoviště v: 15:20**

**Zaměření a obsahová náplň činností na vlacích: 3052, 3053, 3054, 3055**

Profese – STROJVEDOUCÍ:

1. činnost strojvedoucího, pracovní prostředí, úloha a odpovědnost strojvedoucího během provozování drážní dopravy, osobní a zvláštní požadavky vyplývající z povinností strojvedoucího:

Hlavní činnost strojvedoucího na stanovišti hnacího drážního vozidla je vedení vlaku, za pomoci znalostí ovládacího pultu jednotlivé řady hnacího drážního vozidla. Strojvedoucí se při vedení osobního vlaku řídí stanoveným jízdním řádem pro dané číslo vlaku. Strojvedoucí má dale odpovědnost za všechny cestující.

2. organizace drážní dopravy (drážní předpisy):

Strojvedoucí se řídí na železnici drážními předpisy, které platí pro danou trať. SŽ D1 — Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. SŽ D3 — Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. SŽ D4 — Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem.

3. základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury:

Základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury zahrnují několik klíčových aspektů. Podle vyhlášky č. 16/2012 Sb. o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení.

4. základní požadavky provozní komunikace:

Základním požadavkem provozní komunikace drážní dopravy je vysílačka GSM-R.

5. skladba vlaků a technické požadavky na osobní drážní vozidla (typy trakce, uspořádání drážního vozidla, systém označování drážních vozidel, dokumentace o řazení vlaku, druhy brzdných systémů, určování rychlosti vlaku, druhy táhlového a narážecího ústrojí, systém řízení vlaků):

Typy trakce hnacích drážních vozidel se rozdělují na závislou a nezávislou trakci. Nezávislá trakce není závislá na elektrické energii z trolejového vedení, ale samo hnací drážní vozidlo je vybaveno např. spalovacím motorem a trakčním generátorem. Oproti tomu závislá trakce se v ČR rozděluje na stejnosměrné HDV, střídavé HDV, a více systémové HDV. Maximální rychlost vlaku je omezena buď konstrukcí dané tratě, nebo dané lokomotivy, jednotky. Systém zančení v ČR: První číslice zančí druhy hnacího drážního vozidla, další dvě číslice poté konstrukční skupinu, tři číslice invertární číslo, a poslední je kontrolní číslice.

6. všeobecná nebezpečí při provozování drážní dopravy:

Nedodržování předpisů ze strany strojvedoucího, nebo nedodržování předpisu ze strany řidiče pozemní komunikace. Překážka na trati, která může způsobit vykolejení hnacího drážního vozidla.

7. zkoušky a kontroly drážního vozidla před odjezdem (dokumentace k vozidlu, funkce vozidla, funkčnost předepsaných ochranných a bezpečnostních zařízení, preventivní údržba vozidla):

Před odjezdem musí strojvedoucí provést vizuální kontrolu hnacího drážního vozidla, hlavně podvozku, zda něco netrčí. Dále si zkontroluje stav písku v pískových zásbnících. Musí také provést zkoušku brzdy, kterou poté zapíše do dokumentace.

8. znalost drážního vozidla (ovládací a signalizační prvky, části drážního vozidla):

Každý strojvedoucí je řádně zaškolen, aby znal ovládací prvky na jednotce, nebo locomotive. Je také zaškolen na jednotlivé části drážního vozidla.

9. zkoušky brzd (mechanismy pro výpočet a kontrolu brzdného výkonu vozidla, kontrola funkcí různých částí brzdného systému):

Strojvedoucí vždy před odjezdem vlaku provede zkoušku brzd celého vlaku, to znamená jestli při brzdění vlakovou brzdou začnou zároveň s lokomotivou brzdit i vozy.

10. způsob jízdy a maximální rychlost vzhledem k charakteristikám tratě a druhu drážního vozidla a jeho zařízení:

Strojvedoucí je povinen řídit se maximální rychlostí tratě pokud mu to dané drážní hancí vozidlo dovoluje. Maximální rychlost tratě je dána její konstrukcí, dále pokud hnací drážní vozidlo najede na výhybku opět je strojvedoucí povinen snížit rychlost na maximální rychlost konstrukce vyhybky. Maximální rychlost hnacího drážního vozidla je dána opět jeho konstrukcí.

11. poruchy drážního vozidla a odstraňování poruch (kontrola vozidla a rozpoznání poruch, odstranění poruch, zabezpečovací a komunikační prostředky):

Při poruše hnacího drážního vozidla se strojvedoucí pokusí závadu odstranit. Pokud závada na vlaku odstranit nepůjde ohlásí si to strojvedoucí dispečerovi. Pokud se závada na vlaku stane na trati je strojvedoucí povinen se ohlásit dispečerovi.

12. mimořádné události (zabezpečení vozidla a vlaku po mimořádné události, pomoc zúčastněným osobám, postup evakuace drážního vozidla a vlaku):

Při mimořádné události na vlaku se řídí podle vyhlášky č. 173/1995 Sb. Evakuaci cestujících z vlaku na trati můžou provádět buď vlakvedoucí, nebo hasči.

13. zajištění vlaku proti pohybu:

Zajištění se provádí několika způsoby: První je zarážkami, které se pokládají na kolejnici a vkládá se pod kolo, počet zarážek je dán předpisem. Druhý způsob jsou podložky, které jsou spojeny tyčí a tak se pokládají pod kola. Třetím způsobem je utážení dostatečného počtu ručních brzdy podle sklonu trati. Posledním způsobem je pomocí dřevěných klínů, který se v rovině dáva proti sobě a na spádu v jednom podvozku za sebou.

14. bezpečnostní předpisy, místní provozně bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy a místní provozně bezpečnostní předpisy, jsou klíčové pro zajištění bezpečného provozu drážních vozidel a ochranu cestujících a personálu.

15. mobilní zabezpečovací zařízení na vozidlech:

V dnešní době se na vozidlech používají různé druhy zabezpečovacích zařízení jako je LS90, LS06, nejpoužívanějším momentálním zabezpečovacím zařízením je Mirel. Hnací drážní vozidla jsou už ale vybavena a na některých tratích již smí používat evropský zabezpečovací systém ETCS, kterým by do roku 2025 mělo být vybaveno každé hnací drážní vozidlo na provoz po koridorech.

16. aplikace strojvedoucího:

V dnešní době již strojvedoucí využívají tablety, kde mají aplikace na jízdní řád, opravy na trati atd...

17. železniční návěsti a návěstidla:

Železniční návěstidla je soubor technických prostředků sloužící k předávání návěstí. Pomáhají strojvedoucímu při vedení vlaku.

18. Charakteristika a detailní popis průběhu jednotlivých pracovních dnů při výkonu odborné praxe na stanovištích dané řady HKV – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Při dnešních praxích jsem se ráno nahlásil telefonicky na strojmistovně. Po příjezdu vlaku jsem ve stanici Ostrava-Svinov nasedl na vlak Os 3052 do stanice Mošnov Ostrava airport. Jel jsem na elektrické jednotce řady 650 236—regiopanter. Při jízdě do Studénky byl zapnut zabezpečovací systém ETCS, za Studénkou se zabezpečovací systém automaticky přepl na Mirel. Po příjezdu do stanice Mošnov, bylo potřeba změnit stanoviště strojvedoucího a po hodině a půl čekání na letišti přepnout na vlak Os 3053 do stanice Bohumín. Opět do Studénky jsme jeli na zabezpečovací systém Mirel a před Studénkou se opět automaticky zaplo ETCS. Po příjezdu do Bohumína jsme opět změnili stanoviště strojvedoucího a do Mošnova jeli, jako vlak Os 3054. Zpátky z Mošnova na Svinov jako vlak Os 3054.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u CD



# ***Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 16. 5. 2024 (jízdy):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – PP Bohumín**

**Příchod na pracoviště v: 8:21**

**Odchod z pracoviště v: 14:19**

**Zaměření a obsahová náplň činností na vlacích: 3108, 3113, 1640, 1641**

Profese – STROJVEDOUCÍ:

1. činnost strojvedoucího, pracovní prostředí, úloha a odpovědnost strojvedoucího během provozování drážní dopravy, osobní a zvláštní požadavky vyplývající z povinností strojvedoucího:

Hlavní činnost strojvedoucího na stanovišti hnacího drážního vozidla je vedení vlaku, za pomoci znalostí ovládacího pultu jednotlivé řady hnacího drážního vozidla. Strojvedoucí se při vedení osobního vlaku řídí stanoveným jízdním řádem pro dané číslo vlaku. Strojvedoucí má dale odpovědnost za všechny cestující.

2. organizace drážní dopravy (drážní předpisy):

Strojvedoucí se řídí na železnici drážními předpisy, které platí pro danou trať. SŽ D1 — Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. SŽ D3 — Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. SŽ D4 — Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem.

3. základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury:

Základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury zahrnují několik klíčových aspektů. Podle vyhlášky č. 16/2012 Sb. o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení.

4. základní požadavky provozní komunikace:

Základním požadavkem provozní komunikace drážní dopravy je vysílačka GSM-R.

5. skladba vlaků a technické požadavky na osobní drážní vozidla (typy trakce, uspořádání drážního vozidla, systém označování drážních vozidel, dokumentace o řazení vlaku, druhy brzdných systémů, určení rychlosti vlaku, druhy táhlového a narážecího ústrojí, systém řízení vlaků):

Typy trakce hnacích drážních vozidel se rozdělují na závislou a nezávislou trakci. Nezávislá trakce není závislá na elektrické energii z trolejového vedení, ale samo hnací drážní vozidlo je vybaveno např. spalovacím motorem a trakčním generátorem. Oproti tomu závislá trakce se v ČR rozděluje na stejnosměrné HDV, střídavé HDV, a více systémové HDV. Maximální rychlost vlaku je omezena buď konstrukcí dané tratě, nebo dané lokomotivy, jednotky. Systém zančení v ČR: První číslice zančí druhy hnacího drážního vozidla, další dvě číslice poté konstrukční skupinu, tři číslice invertární číslo, a poslední je kontrolní číslice.

6. všeobecná nebezpečí při provozování drážní dopravy:

Nedodržování předpisů ze strany strojvedoucího, nebo nedodržování předpisu ze strany řidiče pozemní komunikace. Překážka na trati, která může způsobit vykolejení hnacího drážního vozidla.

7. zkoušky a kontroly drážního vozidla před odjezdem (dokumentace k vozidlu, funkce vozidla, funkčnost předepsaných ochranných a bezpečnostních zařízení, preventivní údržba vozidla):

Před odjezdem musí strojvedoucí provést vizuální kontrolu hnacího drážního vozidla, hlavně podvozku, zda něco netrčí. Dále si zkontroluje stav písku v pískových zásbnících. Musí také provést zkoušku brzdy, kterou poté zapíše do dokumentace.

8. znalost drážního vozidla (ovládací a signalizační prvky, části drážního vozidla):

Každý strojvedoucí je řádně zaškolen, aby znal ovládací prvky na jednotce, nebo locomotive. Je také zaškolen na jednotlivé části drážního vozidla.

9. zkoušky brzd (mechanismy pro výpočet a kontrolu brzdného výkonu vozidla, kontrola funkcí různých částí brzdného systému):

Strojvedoucí vždy před odjezdem vlaku provede zkoušku brzd celého vlaku, to znamená jestli při brzdění vlakovou brzdou začnou zároveň s lokomotivou brzdit i vozy.

10. způsob jízdy a maximální rychlost vzhledem k charakteristikám tratě a druhu drážního vozidla a jeho zařízení:

Strojvedoucí je povinen řídit se maximální rychlostí tratě pokud mu to dané drážní hancí vozidlo dovoluje. Maximální rychlost tratě je dána její konstrukcí, dále pokud hnací drážní vozidlo najede na výhybku opět je strojvedoucí povinen snížit rychlost na maximální rychlost konstrukce vyhybky. Maximální rychlost hnacího drážního vozidla je dána opět jeho konstrukcí.

11. poruchy drážního vozidla a odstraňování poruch (kontrola vozidla a rozpoznání poruch, odstranění poruch, zabezpečovací a komunikační prostředky):

Při poruše hnacího drážního vozidla se strojvedoucí pokusí závadu odstranit. Pokud závada na vlaku odstranit nepůjde ohlásí si to strojvedoucí dispečerovi. Pokud se závada na vlaku stane na trati je strojvedoucí povinen se ohlásit dispečerovi.

12. mimořádné události (zabezpečení vozidla a vlaku po mimořádné události, pomoc zúčastněným osobám, postup evakuace drážního vozidla a vlaku):

Při mimořádné události na vlaku se řídí podle vyhlášky č. 173/1995 Sb. Evakuaci cestujících z vlaku na trati můžou provádět buď vlakvedoucí, nebo hasiči.

13. zajištění vlaku proti pohybu:

Zajištění se provádí několika způsoby: První je zarážkami, které se pokládají na kolejnici a vkládá se pod kolo, počet zarážek je dán předpisem. Druhý způsob jsou podložky, které jsou spojeny tyčí a tak se pokládají pod kola. Třetím způsobem je utážení dostatečného počtu ručních brzdy podle sklonu trati. Posledním způsobem je pomocí dřevěných klínů, který se v rovině dáva proti sobě a na spádu v jednom podvozku za sebou.

14. bezpečnostní předpisy, místní provozně bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy a místní provozně bezpečnostní předpisy, jsou klíčové pro zajištění bezpečného provozu drážních vozidel a ochranu cestujících a personálu.

15. mobilní zabezpečovací zařízení na vozidlech:

V dnešní době se na vozidlech používají různé druhy zabezpečovacích zařízení jako je LS90, LS06, nejpoužívanějším momentálním zabezpečovacím zařízením je mirel. Hnací drážní vozidla jsou už ale vybavena a na některých tratích již smí používat evropský zabezpečovací systém ETCS, kterým by do roku 2025 mělo být vybaveno každé hnací drážní vozidlo na provoz po koridorech.

16. aplikace strojvedoucího:

V dnešní době již strojvedoucí využívají tablety, kde mají aplikace na jízdní řád, opravy na trati atd...

17. železniční návěsti a návěstidla:

Železniční návěstidla je soubor technických prostředků sloužící k předávání návěstí. Pomáhají strojvedoucímu při vedení vlaku.

18. Charakteristika a detailní popis průběhu jednotlivých pracovních dnů při výkonu odborné praxe na stanovištích dané řady HKV – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Po nahlášení se telefonicky na strojmistrovu jsem se odbral na nástupiště počkat na vlak Os 3108 do stanice Frýdlant nad Ostravicí. Vlak byl veden lokomotivou řady 754 065 a soupravu tvořily tři vozy typu Bdtee a jeden vůz s první třídou typu AB. Tato souprava jezdí jako náhrada kvůli nedostatku jednotek typu Push Pull. Lokomotiva 754 byla vybavena ještě starým zabezpečovacím zařízením LS90. Po příjezdu do stanice Frýdlant nad Ostravicí, bylo třeba soupravu zabrzdit a odvěsit od lokomotivy, poté bylo třeba soupravu objet a znovu svěsit pro odjezd, jako vlak Os 3113 do stanice Ostrava hl. Při příjezdu jsem přestoupil na vlak Sp 1640 do stanice Štramberk. Tento vlak byl veden motorovou jednotkou řady 842 021 a jednoho vozu typu Bdtm, motorová jednotka byla také vybavena starším zabezpečovacím zařízením LS90 a stejně jako u Os 3108, bylo potřeba při příjezdu do Štramberku zabrzdit vůz, odvěsit ho, objet a opět svěsit pro odjezd, jako vlak Sp 1641.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u CD

# ***Vyhotovení Zprávy z odborné praxe 17. 5. 2024 (jízdy):***

**Místo konání odborné praxe: ČD, a. s. – PP Bohumín**

**Příchod na pracoviště v: 9:06**

**Odchod z pracoviště v: 14:23**

**Zaměření a obsahová náplň činností na vlacích: 3110, 3115, 3116, 3149**

Profese – STROJVEDOUCÍ:

1. činnost strojvedoucího, pracovní prostředí, úloha a odpovědnost strojvedoucího během provozování drážní dopravy, osobní a zvláštní požadavky vyplývající z povinností strojvedoucího:

Hlavní činnost strojvedoucího na stanovišti hnacího drážního vozidla je vedení vlaku, za pomoci znalostí ovládacího pultu jednotlivé řady hnacího drážního vozidla. Strojvedoucí se při vedení osobního vlaku řídí stanoveným jízdním řádem pro dané číslo vlaku. Strojvedoucí má dale odpovědnost za všechny cestující.

2. organizace drážní dopravy (drážní předpisy):

Strojvedoucí se řídí na železnici drážními předpisy, které platí pro danou trať. SŽ D1 — Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. SŽ D3 — Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. SŽ D4 — Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem.

3. základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury:

Základní požadavky v oblasti železniční infrastruktury zahrnují několik klíčových aspektů. Podle vyhlášky č. 16/2012 Sb. o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení.

4. základní požadavky provozní komunikace:

Základním požadavkem provozní komunikace drážní dopravy je vysílání GSM-R.

5. skladba vlaků a technické požadavky na osobní drážní vozidlo (typy trakce, uspořádání drážního vozidla, systém označování drážních vozidel, dokumentace o řazení vlaku, druhy brzdných systémů, určení rychlosti vlaku, druhy táhlového a narážecího ústrojí, systém řízení vlaků):

Typy trakce hnacích drážních vozidel se rozdělují na závislou a nezávislou trakci. Nezávislá trakce není závislá na elektrické energii z trolejového vedení, ale samo hnací drážní vozidlo je vybaveno např. spalovacím motorem a trakčním generátorem. Oproti tomu závislá trakce se v ČR rozděluje na stejnosměrné HDV, střídavé HDV, a více systémové HDV. Maximální rychlost vlaku je omezena buď konstrukcí dané tratě, nebo dané lokomotivy, jednotky. Systém zančení v ČR: První číslice zančí druhy hnacího drážního vozidla, další dvě číslice poté konstrukční skupinu, tři číslice invertární číslo, a poslední je kontrolní číslice.

6. všeobecná nebezpečí při provozování drážní dopravy:

Nedodržování předpisů ze strany strojvedoucího, nebo nedodržování předpisu ze strany řidiče pozemní komunikace. Překážka na trati, která může způsobit vykolejení hnacího drážního vozidla.

7. zkoušky a kontroly drážního vozidla před odjezdem (dokumentace k vozidlu, funkce vozidla, funkčnost předepsaných ochranných a bezpečnostních zařízení, preventivní údržba vozidla):

Před odjezdem musí strojvedoucí provést vizuální kontrolu hnacího drážního vozidla, hlavně podvozku, zda něco netrčí. Dále si zkontroluje stav písku v pískových zásbnících. Musí také provést zkoušku brzdy, kterou poté zapíše do dokumentace.

8. znalost drážního vozidla (ovládací a signalizační prvky, části drážního vozidla):

Každý strojvedoucí je řádně zaškolen, aby znal ovládací prvky na jednotce, nebo locomotive. Je také zaškolen na jednotlivé části drážního vozidla.

9. zkoušky brzd (mechanismy pro výpočet a kontrolu brzdného výkonu vozidla, kontrola funkcí různých částí brzdného systému):

Strojvedoucí vždy před odjezdem vlaku provede zkoušku brzd celého vlaku, to znamená jestli při brzdění vlakovou brzdou začnou zároveň s lokomotivou brzdit i vozy.

10. způsob jízdy a maximální rychlost vzhledem k charakteristikám tratě a druhu drážního vozidla a jeho zařízení:

Strojvedoucí je povinen řídit se maximální rychlostí tratě pokud mu to dané drážní hancí vozidlo dovoluje. Maximální rychlost tratě je dána její konstrukcí, dále pokud hnací drážní vozidlo najede na výhybku opět je strojvedoucí povinen snížit rychlost na maximální rychlost konstrukce vyhybky. Maximální rychlost hnacího drážního vozidla je dána opět jeho konstrukcí.

11. poruchy drážního vozidla a odstraňování poruch (kontrola vozidla a rozpoznání poruch, odstranění poruch, zabezpečovací a komunikační prostředky):

Při poruše hnacího drážního vozidla se strojvedoucí pokusí závadu odstranit. Pokud závada na vlaku odstranit nepůjde ohlásí si to strojvedoucí dispečerovi. Pokud se závada na vlaku stane na trati je strojvedoucí povinen se ohlásit dispečerovi.

12. mimořádné události (zabezpečení vozidla a vlaku po mimořádné události, pomoc zúčastněným osobám, postup evakuace drážního vozidla a vlaku):

Při mimořádné události na vlaku se řídí podle vyhlášky č. 173/1995 Sb. Evakuaci cestujících z vlaku na trati mohou provádět buď vlakvedoucí, nebo hasči.

13. zajištění vlaku proti pohybu:

Zajištění se provádí několika způsoby: První je zarážkami, které se pokládají na kolejnici a vkládá se pod kolo, počet zarážek je dán předpisem. Druhý způsob jsou podložky, které jsou spojeny tyčí a tak se pokládají pod kola. Třetím způsobem je utážení dostatečného počtu ručních brzdy podle sklonu trati. Posledním způsobem je pomocí dřevěných klínů, který se v rovině dáva proti sobě a na spádu v jednom podvozku za sebou.

14. bezpečnostní předpisy, místní provozně bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy a místní provozně bezpečnostní předpisy, jsou klíčové pro zajištění bezpečného provozu drážních vozidel a ochranu cestujících a personálu.

15. mobilní zabezpečovací zařízení na vozidlech:

V dnešní době se na vozidlech používají různé druhy zabezpečovacích zařízení jako je LS90, LS06, nejpoužívanějším momentálním zabezpečovacím zařízením je mirel. Hnací drážní vozidla jsou už ale vybavena a na některých tratích již smí používat evropský zabezpečovací systém ETCS, kterým by do roku 2025 mělo být vybaveno každé hnací drážní vozidlo na provoz po koridorech.

16. aplikace strojvedoucího:

V dnešní době již strojvedoucí využívají tablety, kde mají aplikace na jízdní řád, opravy na trati atd...

17. železniční návěsti a návěstidla:

Železniční návěstidla je soubor technických prostředků sloužící k předávání návěstí. Pomáhají strojvedoucímu při vedení vlaku.

18. Charakteristika a detailní popis průběhu jednotlivých pracovních dnů při výkonu odborné praxe na stanovištích dané řady HKV – ZPRÁVA ZE SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE:

Poté co jsem se telefonicky nahlásil na strojmistovně. Odebral jsem se na nástupiště počkat na svůj vlak Os 3110 směřující do stanice Frýdlant nad Ostravicí, jízdou tam jsem se podíval na stanoviště Push Pull 86-72 005. Tato jednotka je již vybavena, jak evropským zabezpečovačem ETCS, tak zabezpečovačem Mirel. Na zpáteční cestě z Frýdlantu nad Ostravicí do stanice Ostrava hl., na vlaku Os 3115, jsme pouze přesešli do lokomotivy 750 714, tato jednotka je zase vybavena jiným zabezpečovacím zařízením a to LS06. Poté opět v Ostravě přesešli zpátky do řídicího bozu Push Pull a vydali se do Frýdku Místku, jako vlak Os 3116. Ve Frýdku jsem počkal na příjezd vlaku Os 3149, na kterém byly řazeny motorové jednotky 814 074 a 814 077 a s nimi jel zpátky do stanice Ostrava hl.

**POTVRZENÍ O KONÁNÍ A HODNOCENÍ SOUVISLÉ ODBORNÉ PRAXE U ČD, a. s.**



Zaznam o výkonu OP  
u ČD