

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 1 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z wieloodstępową samoczynną blokadą liniową dwukierunkową (SS wg wrj). Jazda w kierunku zasadniczym.
- Cel:** Doskonalenie umiejętności prowadzenia pojazdów kolejowych oraz postępowania maszynisty na infrastrukturze kolejowej.
- Ogólne warunki:** Maszynista w trakcie całego ćwiczenia prowadzi pociąg zgodnie z obowiązującymi u danego zarządcy infrastruktury przepisami sygnalizacji oraz techniki prowadzenia ruchu kolejowego. Na potrzeby scenariusza stosuje się przepisy PKP PLK SA.

I. Scenariusz określa:

1. Zdarzenia nietypowe:

- pęknięcie szyny na szlaku,
- skierowanie pociągu w kierunku innym niż wynikający z rozkładu jazdy (błąd dyżurnego ruchu),
- jazda na sygnał zastępczy dla wyjazdu z posterunku zapowiadawczego.

2. Warunki standardowe:

- sprawdzenie łączności radiowej na obowiązującym kanale.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- lato; dzień pogodny bez opadów; dobra widoczność przez cały czas trwania ćwiczenia.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa elektryczna ciągnąca 20 wagonów próżnych; brutto pociągu: 400 t; długość pociągu: 310 m; v-max pociągu wg wrj: 60 km/h,
- lokomotywa „zimna” przed uruchomieniem,
- jazda pociągowa.

II. Początek:

Ćwiczenie przeprowadzone jest w porze dziennej przy dogodnych warunkach atmosferycznych. Pociąg przybył do posterunku zapowiadawczego i pozostaje bez zmiany parametrów. Na pociągu pozostaje w stanie zamkniętym lokomotywa elektryczna. Lokomotywa „zimna” po postoju wynoszącym powyżej 12 godzin (wymagana próba szczegółowa hamulca).

III. Przebieg:

Maszynista po zajęciu miejsca w symulatorze:

1. Maszynista omawia i jednocześnie dokonuje wirtualnych oględzin lokomotywy z zewnątrz i wewnątrz, które są wymagane przed rozpoczęciem pracy, zgodnie z instrukcją przewoźnika (m.in. układ biegowy, przedziały maszyn i urządzeń elektrycznych). Po stwierdzeniu sprawności lokomotywy maszynista przystępuje do czynności związanych z uruchomieniem lokomotywy i przygotowaniem do jazdy

(m.in. sprawdza urządzenia czujności, radiołączności – radio stop, stan plomb, ocenia sprawność urządzeń hamulcowych na podstawie wskazań manometrów).

Kryteria oceny: nie wykonanie poprawnie jednej z powyższych czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

2. Maszynista omawia i wykonuje czynności związane z uczestnictwem maszynisty w wykonywaniu próby szczegółowej hamulca zespolonego pociągu.
3. Po otrzymaniu dokumentów pociągowych, maszynista sprawdza i podpisuje kartę próby hamulca.
4. Maszynista za pomocą środków łączności zgłasza instruktorowi gotowość pociągu do jazdy, w sposób ustalony w RTS.
5. Instruktor informuje maszynistę, że wyjazd odbędzie się na Sz w kierunku toru szlakowego nr ... podając również powód użycia Sz.
6. Maszynista potwierdza otrzymanie informacji.
7. Maszynista pozostawia osygnalizowanie lokomotywy sygnałem Pc1.
8. Instruktor wyświetla na semaforze sygnał Sz.
9. Maszynista dokonuje rozruchu pociągu i prowadzi pociąg z prędkością do 20 km/h do czasu minięcia czołem pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający.

Kryteria oceny: nie wykonanie poprawnie jednej z powyższych czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

10. Maszynista kontynuuje jazdę zgodnie z wrj.
11. Przed kolejnym posterunkiem zapowiadawczym na linii umieszczony jest wskaźnik W28.
12. Maszynista po minięciu wskaźnika W28 przełącza radio na kanał określony wskaźnikiem i nawiązuje łączność z instruktorem w celu sprawdzenia nadania i odbioru.

Kryteria oceny: nie wykonanie poprawnie jednej z powyższych czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

13. Wyjazd z posterunku zapowiadawczego odbywa się na sygnał zezwalający. Po minięciu semafora wyjazdowego maszynista zauważa, że droga przebiegu ułożona jest w innym kierunku niż określona w wrj.
14. Maszynista wdraża hamowanie powiadamiając instruktora o wyjeździe w innym kierunku niż określony w wrj.
15. Instruktor informuje maszynistę, o konieczności cofania pociągu przed semafor wyjazdowy. Cofanie odbędzie się na zasadzie jazdy manewrowej po wydaniu zezwolenia instruktora i podaniu odpowiedniego sygnału przez uprawnionego pracownika znajdującego się na końcu składu (instruktora).
16. Maszynista po odebraniu polecenia od instruktora podaje sygnał Rp1 i uruchamia jazdę manewrową.

Uwaga: po wyjaśnieniu okoliczności zdarzenia i możliwości kontynuowania jazdy maszynista oczekuje na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.

Kryteria oceny: nie wykonanie poprawnie jednej z powyższych czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

17. Na semaforze wyświetlony zostaje sygnał zezwalający.

18. Maszynista kontynuując jazdę zauważa pękniętą szynę. Maszynista wdraża hamowanie nagłe i zatrzymuje pociąg.
19. O zaistniałym zdarzeniu informuje instruktora. Dalsze działania po wzajemnym uzgodnieniu.

Kryteria oceny: nie wykonanie poprawnie jednej z powyższych czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

20. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie:

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.