

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 5 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z wieloodstępową półsamoczną blokadą liniową dwukierunkową (PP wg wrj). Obsada trakcyjna jednoosobowa.
- 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:

- niezamierzone wygaszenie sygnału na semaforze,
- tymczasowe ograniczenie prędkości,
- nieszczelność układu pneumatycznego.

2. Warunki standardowe:

- przyjęcie wydanego polecenia przez radiotelefon.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- jesień; pogodna noc.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa elektryczna ciągnąca 40 wagonów ładownych, brutto pociągu: 2400 t, długość pociągu: 620 m, v-max pociągu wg wrj: 60 km/h,
- lokomotywa „zimna”,
- jazda pociągowa.

II. Początek:

Ćwiczenie prowadzone jest w nocy w dobrych 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 24 godziny (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).

2. W trakcie przeprowadzania próby szczegółowej hamulca maszynista stwierdza brak odpowiedniej szczelności przewodu głównego. Spadek powietrza z przewodu głównego w ciągu 5 min. wynosi 1,3 bara.
3. Powiadomiony o powyższym instruktor (rewident taboru) lokalizuje nieszczelności i usuwa je.
4. Po kolejnym sprawdzeniu szczelności przewodu głównego maszynista stwierdza jego szczelność.
5. Maszynista omawia i wykonuje dalsze czynności związane z uczestnictwem maszynisty w wykonywaniu próby szczegółowej hamulca zespolonego pociągu.
6. Po otrzymaniu dokumentów pociągowych w tym rozkazu pisemnego „O”, maszynista sprawdza i podpisuje kartę próby hamulca.
7. Po zakończeniu próby szczegółowej hamulca, maszynista dokonuje osygnalizowania czoła pociągu sygnałem Pc1.
8. Za pomocą środków łączności maszynista zgłasza instruktorowi gotowość pociągu do jazdy, w sposób ustalony w RTS.

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

9. Instruktor wyświetla na semaforze sygnał zezwalający.
10. Maszynista dokonuje rozruchu pociągu i rozpoczyna jazdę widząc sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym z posterunku zapowiadawczego.
11. Bezpośrednio przed czołem lokomotywy następuje nagłe wygaszenie sygnału na semaforze wyjazdowym (semafor jest ciemny).
12. Maszynista wdraża nagłe hamowanie zatrzymując czoło pociągu za semaforem. O zaistniałym zdarzeniu powiadamia instruktora.
13. Ponieważ czoło pociągu znajduje się za semaforem i maszynista nie może odczytać sygnału zezwalającego na jazdę z kabiny maszynisty, instruktor drogą radiową wydaje maszyniście polecenie kontynuowania jazdy na podstawie podyktowanego polecenia zawartego w rozkazie pisemnym „S”.
14. Po wypełnieniu rozkazu pisemnego celem potwierdzenia przyjęcia do wiadomości, maszynista odczytuje jego treść przez radiotelefon instruktorowi.

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

15. Maszynista kontynuuje jazdę zgodnie z wrj. pamiętając o zbliżaniu się do miejsca czasowego ograniczenia prędkości, o którym informuje go otrzymany wcześniej rozkaz pisemny „O”.
16. Zauważając wskaźnik D6 maszynista wdraża hamowanie regulując prędkość jazdy tak, aby na wysokości wskaźnika „W14 początek” prędkość pociągu była zgodna ze wskazaną prędkością na wskaźniku D6, a pociąg był w stanie odhamowanym.
17. Maszynista kontynuuje jazdę ze zmniejszoną prędkością do czasu minięcia całą długością pociągu wskaźnika „W14 koniec”.
18. Maszynista kontynuuje jazdę zgodnie z wrj do najbliższego posterunku zapowiadawczego kończąc ćwiczenie.

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

19. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie.

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.