

## SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 7 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak jednotorowy z jednoodstępową pólśamoczną blokadą liniową.
- 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:

- przechylony słup trakcyjny,
- „jazda na widoczność”,
- zahamowany wagon w pociągu.

#### 2. Warunki standardowe:

- sprawdzenie łączności radiowej po zmianie kanału.

#### 3. Wybrane warunki pogodowe:

- zima; dzień, opady śniegu przez cały okres ćwiczenia.

#### 4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa spalinowa ciągnąca 40 wagonów próżnych; brutto pociągu: 800 t; długość pociągu: 600 m, v-max pociągu wg wrj: 80 km/h,
- lokomotywa uruchomiona,
- jazda pociągowa.

### II. Początek:

Ćwiczenie prowadzone jest w porze dziennej przy intensywnych opadach śniegu. Postój pociągu w związku ze zmianą obsady lokomotywy. Pociąg gotowy do odjazdu.

### III. Przebieg:

*Maszynista po zajęciu miejsca w symulatorze:*

1. Maszynista dokonuje przyjęcia zgodnie z regulacjami wewnętrznymi przewoźnika.
2. Po otrzymaniu sygnału zezwalającego, maszynista uruchamia i prowadzi pociąg z prędkością określona w wrj.
3. Maszynista wykonuje hamowanie kontrolne zgodnie z regulacjami wewnętrznymi przewoźnika.

Kryteria oceny: niewykonanie hamowania kontrolnego lub niepoprawne jego wykonanie powoduje negatywną ocenę maszynisty.

4. Po wykonaniu hamowania kontrolnego maszynista kontynuuje jazdę.
5. Maszynista po minięciu wskaźnika W28 przełącza radio na kanał określony wskaźnikiem i nawiązuje łączność z instruktorem w celu sprawdzenia nadania i odbioru.

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

6. Podczas wyjazdu z posterunku zapowiadawczego maszynista zauważył przechylony słup trakcyjny. Maszynista wdraża hamowanie nagłe i powiadamia instruktora o zauważonej przeszkodzie.
7. Dalsze kontynuowanie jazdy maszynista może rozpocząć po ocenie dokonanej przez uprawnionego pracownika energetyki kolejowej oraz otrzymaniu rozkazu pisemnego „O”.
8. Maszynista po przekazaniu informacji zwrotnej o treści rozkazu pisemnego „O” kontynuuje jazdę.

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

9. Instruktor informuje, że urządzenie DSAT zarejestrowało stan ostrzegawczy GH (gorące hamulce) wskazując lokalizację osi.
10. Maszynista po dokonaniu oględzin (zgodnie z przepisami wewnętrznymi) stwierdza konieczność wyłączenia wagonu z uwagi na zły stan techniczny. Dalsze postępowanie po wzajemnym uzgodnieniu.
11. Instruktor poleca kontynuowanie ćwiczenia.

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

12. W czasie dalszej jazdy na szlaku maszynista odbiera sygnał „Alarm” podawany automatycznie środkami radiołączności, który spowodował zatrzymanie pociągu (maszynista po zmianie kanału na nr 8 nie nawiązał kontaktu z instruktorem).
13. Po stwierdzeniu przez maszynistę, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy maszynista kontynuuje „jazdę na widoczność” z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h do najbliższego posterunku zapowiadawczego.

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

14. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

#### **IV. Zakończenie.**

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.