

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 13 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z jednoodstępową półsamoczynną blokadą liniową dwukierunkową (PP wg wrj).
- 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:

- kradzież elementów infrastruktury drogowej (rezonatora SHP),
- kradzież elementów sieci trakcyjnej (przewód jezdny),
- pojazd drogowy w skrajni toru.

2. Warunki standardowe:

- sprawdzenie łączności radiowej.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- wiosna; dzień; silne opadamy deszczu; w trakcie ćwiczenia noc pogodna.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa elektryczna ciągnąca 35 wagonów ładownych, brutto pociągu: 2600 t, długość pociągu: 540 m, v-max pociągu wg wrj: 60 km/h,
- lokomotywa „zimna”,
- jazda pociągowa.

II. Początek:

Ćwiczenie rozpoczyna się w porze dziennej przy silnych opadach deszczu. Pociąg przybył do posterunku zapowiadawczego i pozostaje bez zmiany parametrów. Na pociągu pozostaje w stanie zamkniętym lokomotywa elektryczna. Lokomotywa „zimna” po postoju wynoszącym więcej niż 13 godzin (wymagana próba szczegółowa hamulca).

III. Przebieg:

Maszynista zajmuje miejsce 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. 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 oraz dokonuje osygnalizowania czoła pociągu Pc1.
4. Za pomocą środków łączności zgłasza instruktorowi gotowość pociągu do jazdy, w sposób ustalony w RTS.
5. Instruktor wyświetla na semaforze sygnał zezwalający.
6. Maszynista dokonuje rozruchu i prowadzi pociąg zgodnie z wrj.
7. Po wyjeździe z posterunku zapowiadawczego, maszynista wykonuje hamowanie kontrolne, zgodnie z regulacjami wewnętrznymi przewoźnika.

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

8. Maszynista kontynuuje jazdę zgodnie z wrj.
9. Przed kolejnym posterunkiem zapowiadawczym 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.

10. Pociąg zatrzymuje się na posterunku zapowiadawczym.
11. Po zatrzymaniu pociągu na posterunku zapowiadawczym instruktor przekazuje maszyniście komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O”, w którym zawarta jest informacja o braku SHP do semafora nr
12. Maszynista potwierdza w książce doręczeń za podpisem otrzymanie rozkazu pisemnego „O” i po wyświetleniu się sygnału zezwalającego na jazdę dokonuje rozruchu pociągu.

***Uwaga:** instruktor zmienia warunki środowiskowe – ćwiczenie kontynuowane jest nocą w dobrych warunkach pogodowych.*

13. Pokonując kolejny odcinek linii maszynista zauważa, że w skrajni toru zatrzymał się pojazd drogowy.
14. Natychmiast podaje sygnał Rp1 wdrażając równocześnie nagłe hamowanie pociągu.
15. Pojazd drogowy odjeżdża.
16. Maszynista informuje o zdarzeniu instruktora, z uwagi na brak przeszkód do dalszej jazdy dokonuje odhamowania i kontynuuje jazdę.

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

17. W odległości ok. 100 m od przystanku osobowego maszynista zauważa brak przewodu jezdnej sieci trakcyjnej.
18. Maszynista natychmiast wdraża hamowanie nagłe i opuszcza odbierak prądu.
19. Czoło pociągu zatrzymuje się na odcinku bez sieci trakcyjnej.
20. Maszynista powiadamia instruktora o zaistniałej sytuacji podając miejsce i powód zatrzymania pociągu.

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

21. Instruktor powiadamia maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie.

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.