

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 15 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z jednoodstępową półsamoczynną blokadą liniową jednokierunkową. 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:

- oblodzenie sieci trakcyjnej,
- jazda po torze prawym przy blokadzie jednokierunkowej.

2. Warunki standardowe:

- próba hamulca zespolonego.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- zima; rozpoczęcie w dzień przy silnym mrozie; w trakcie: noc pogodna z silnym mrozem.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa elektryczna ciągnąca 12 wagonów ładownych, brutto pociągu: 750 t, długość pociągu: 220 m, v-max pociągu wg wrj: 60 km/h,
- lokomotywa „zimna”,
- jazda pociągowa.

II. Początek:

Ćwiczenie rozpoczyna się zimą w dzień przy silnym mrozie. Pociąg przybył do posterunku zapowiadawczego i pozostaje bez zmiany parametrów. Na pociągu pozostaje w stanie zamkniętym lokomotywa elektryczna. Lokomotywa „zimna” po postoju wynoszącym 20 godzin (wymagana próba szczegółowa hamulca).

III. Przebieg:

Maszynista zajmuje miejsce w symulatorze:

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: niewykonanie poprawnie opisanej czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

1. Maszynista omawia i wykonuje czynności związane z uczestnictwem maszynisty w wykonywaniu próby szczegółowej hamulca zespolonego pociągu.
2. Po otrzymaniu dokumentów pociągowych, maszynista sprawdza i podpisuje kartę próby hamulca.
3. Po zakończeniu próby szczegółowej hamulca, maszynista dokonuje osygnalizowania czoła pociągu sygnałem 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 pociągu i prowadzi pociąg zgodnie z wrj.
7. Po wyjeździe z posterunku zapowiadawczego, wykonuje hamowanie kontrolne zgodnie z regulacjami wewnętrznymi przewoźnika.

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

8. Maszynista kontynuuje jazdę po torze prawym z jednoodstępową półsamoczną blokadą liniową jednokierunkową w normalnych warunkach ruchowych.
9. Maszynista zatrzymuje pociąg zgodnie z wrj. Postój będzie trwał powyżej 30 min.

Uwaga: Instruktor zmienia warunki oświetleniowe i pogodowe – noc, temperatura otoczenia spada poniżej „-10°C”.

10. Maszynista przy temperaturze poniżej „-10°C” opuszcza podbieraki prądu, co 30 min. i powtórnie je podnosi celem przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu.
11. Po wyświetleniu na semaforze sygnału S13 maszynista przed uruchomieniem jazdy podnosi wszystkie odbieraki prądu.

Uwaga: nie dotyczy lokomotyw wielosystemowych oraz jednosystemowych przystosowanych do pracy na sieci obcego zarządcy.

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

12. Instruktor powiadamia maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie.

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.