

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 17 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z jednodostępową półsamoczną blokadą liniową jednokierunkową (wg wrj). Jazda w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
- 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 przy sąsiednim torze,
- niewłaściwy załadunek wagonu powodujący przekroczenie nacisku na prawą stronę wagonu,
- zadziałanie bezpiecznika rozrusznika silnika spalinowego.

2. Warunki standardowe:

- sprawdzenie radio-stop.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- lato; w trakcie całego ćwiczenia dobre warunki pogodowe; rozpoczęcie ćwiczenia w nocy; w trakcie ćwiczenia dzień.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa spalinowa ciągnąca 17 wagonów ładownych, brutto pociągu: 1000 t, długość pociągu: 360 m, v-max pociągu wg wrj: 80 km/h,
- lokomotywa „zimna” przed uruchomieniem,
- jazda pociągowa.

II. Początek:

Ćwiczenie rozpoczyna się latem w porze nocnej. Pociąg przybył do posterunku zapowiadawczego i pozostaje bez zmiany parametrów. Na pociągu pozostaje w stanie zamkniętym lokomotywa spalinowa. Lokomotywa „zimna” po postoju wynoszącym więcej niż 1 godzinę (wymagana próba uproszczona 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 oraz przedział sinika spalinowego i układu pneumatycznego). Po stwierdzeniu sprawności lokomotywy maszynista przystępuje do czynności

związanych z uruchomieniem lokomotywy i przygotowaniem do jazdy (m.in. sprawdza urządzenia czujności, radiołączności, stan plomb, ocenia sprawność urządzeń hamulcowych na podstawie wskazań manometrów).

2. Maszynista dokonuje rozruchu silnika spalinowego. Silnik nie uruchamia się.
3. Maszynista lokalizuje usterkę, stwierdzając zadziałanie bezpiecznika rozrusznika silnika spalinowego.
4. Maszynista dokonuje załączenia bezpiecznika i przystępuje do ponownego uruchomienia silnika spalinowego – silnik podejmuje pracę.
5. Maszynista sprawdza sprawność radio-stop, kierując się typem radiotelefonu (KOLIBER – radio-stop kanał 000, RADMOR – radio-stop kanał 10). System radio-stop uznaje za sprawny po usłyszeniu modulowanego dźwięku, samoczynnym spadku ciśnienia z przewodu głównego i zahamowaniem lokomotywy.

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

6. Maszynista omawia i wykonuje czynności związane z uczestnictwem maszynisty w wykonywaniu próby uproszczonej hamulca zespolonego pociągu.
7. Po otrzymaniu dokumentów pociągowych, maszynista sprawdza i podpisuje kartę próby hamulca oraz dokonuje osygnalizowania pociągu.
8. Maszynista za pomocą środków łączności zgłasza instruktorowi gotowość pociągu do jazdy, w sposób ustalony w RTS.
9. Instruktor informuje maszynistę, że wyjazd odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.
10. Instruktor wyświetla na semaforze sygnał S6.
11. Maszynista dokonuje rozruchu pociągu i prowadzi pociąg z prędkością nieprzekraczającą prędkości podanej w wrj.
12. Maszynista wykonuje hamowanie kontrolne po wyjeździe ze stacji początkowej.
13. Kontynuując jazdę maszynista zauważył na sąsiednim torze nr 2 w km ... przechylony słup trakcyjny nie wchodzący w skrajnię toru nr 2. Natychmiast informuje instruktora o mającej miejsce sytuacji. Dalsze postępowanie po wzajemnym uzgodnieniu.

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

***Uwaga:** instruktor zmienia warunki oświetleniowe - dalsza część ćwiczenia odbywać się będzie w dzień.*

14. Kontynuując jazdę maszynista drogą radiową otrzymuje informację od instruktora, że urządzenie DSAT wykazało stan ostrzegawczy (OK) informujący o przeciążeniu siódmego wagonu w składzie pociągu, tj. 29 i 30 osi, oraz polecenie zatrzymania pociągu na najbliższym posterunku zapowiadawczym w celu dokonania oględzin.
15. Po zatrzymaniu pociągu maszynista informuje instruktora, że dokonał oględzin i koniecznym jest wyłączenie ze składu pociągu wagonu nr

Kryteria oceny: instruktor ocenia prawidłowe zachowanie i postępowanie maszynisty. Nie wykonanie poprawnie jednej z powyższych czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

16. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie.