

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 18 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z wieloodstępową samoczynną blokadą liniową dwukierunkową (SS wg wrj). Jazda w kierunku zasadniczym.
- 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:

- podniesienie płyt na przejeździe kolejowo-drogowym,
- nieuzasadnione zadziałanie sygnalizacji pożarowej,
- grzanie się osi zestawu kołowego.

2. Warunki standardowe:

- zatrzymanie przed semaforem wskazującym sygnał S1.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- zima; dzień z okresowymi opadami śniegu przez cały czas trwania ćwiczenia.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa spalinowa ciągnąca 40 wagonów próżnych; brutto pociągu: 800 t, długość pociągu: 600 m, v-max pociągu wg wrj: 70 km/h,
- lokomotywa uruchomiona,
- jazda pociągowa.

II. Początek:

Ćwiczenie przeprowadzane jest zimą w porze dziennej w czasie opadów śniegu. Pociąg przybył do posterunku zapowiadawczego i pozostaje bez zmiany parametrów oraz bez zmiany drużyny trakcyjnej.

III. Przebieg:

Maszynista zajmuje miejsce w symulatorze:

1. Maszynista za pomocą środków łączności zgłasza instruktorowi gotowość do rozpoczęcia ćwiczenia.
2. Instruktor zezwala na rozpoczęcie ćwiczenia.
3. Maszynista oczekując na sygnał zezwalający na semaforze odbiera sygnał z terminala lokomotywy sygnalizacji pożarowej, o sytuacji awaryjnej (pożar) w przedziale silnika spalinowego.

4. Maszynista natychmiast przystępuje do oględzin mających na celu potwierdzenie wystąpienia pożaru. Wirtualnie otwiera przedział silnika spalinowego, w którym nie stwierdza wystąpienia pożaru.
5. Maszynista informuje instruktora o nieuzasadnionym zadziałaniu sygnalizacji pożarowej w przedziale silnika spalinowego i przystępuje do usunięcia błędu w urządzeniu - dezaktywacja i powtórne załączenie.
6. Po otrzymaniu informacji od maszynisty o braku pożaru, instruktor wyświetla na semaforze sygnał S12.
7. Maszynista dokonuje rozruchu pociągu i prowadzi pociąg z prędkością do 40 km/h.
8. W dalszej części ćwiczenia maszynista zbliżając się do ostatniego semafora blokady samoczynnej ze wskaźnikiem W18 stwierdza brak wjazdu do posterunku zapowiadawczego. Drogą radiową wywołuje instruktora o zbliżeniu się do semafora wjazdowego wskazującego sygnał S1.
9. Instruktor informuje maszynistę o postoju spowodowanym usuwaniem przez służby techniczne podniesionych płyt na przejeździe kolejowo-drogowym.

Uwaga: instruktor usuwa przyczynę postoju.

10. Instruktor wyświetla na semaforze sygnał S5.
11. W trakcie przejazdu na wysokości nastawni dysponującej instruktor informuje maszynistę o zauważonym dymie w środku składu pociągu.
12. Maszynista natychmiast zatrzymuje pociąg.
13. Po zlokalizowaniu nieprawidłowości maszynista stwierdza gorącą maźnicę zestawu kołowego, 19 wagonu.
14. Maszynista podejmuje decyzję o braku możliwości kontynuowania jazdy i informuje o tym fakcie instruktora. Dalsze postępowanie po wzajemnym uzgodnieniu.

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

15. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie.

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.