

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 19 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

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

- podmycie toru,
- nie zamknięte roгатki przez dróżnika na przejeździe kolejowo-drogowym,
- zadziałanie bezpiecznika wyświetlacza diagnostycznego PIXY.

2. Warunki standardowe:

- uruchomienie lokomotywy ze stanu zimnego.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- wiosna; dzień ,silny deszcz; w trakcie ćwiczenia pogodna noc.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa spalinowa ciągnąca 35 wagonów ładownych, brutto pociągu: 2600 t, długość: 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 spalinowa. Lokomotywa „zimna” po postoju wynoszącym więcej niż 5 godzin (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). 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 jednej z powyższych czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

2. Maszynista omawia i wykonuje czynności związane z uczestnictwem maszynisty w wykonywaniu próby uproszczonej hamulca zespolonego pociągu.
3. Po otrzymaniu dokumentów pociągowych, maszynista sprawdza i podpisuje kartę próby hamulca, a następnie maszynista dokonuje osygnalizowania czoła pociągu sygnałem Pc1.
4. Za pomocą środków łączności zgłasza instruktorowi gotowość pociągu do jazdy, w sposób ustalony w RTS.

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

5. Instruktor na semaforze wyświetla sygnał zezwalający.
6. Maszynista dokonuje rozruchu pociągu i rozpoczyna jazdę.
7. W trakcie prowadzenia pociągu maszynista dokonując sprawdzenia na ekranie monitora wskazań przyrządów kontrolno-pomiarowych stwierdza brak zasilania monitora. Chcąc usunąć usterkę w pierwszej kolejności sprawdza zabezpieczenie pod kątem zadziałania bezpiecznika. Dokonuje ponownego załączenia – monitor jest sprawny. Maszynista kontynuuje jazdę.

Kryteria oceny: niewykonanie poprawnie powyższej czynności powoduje negatywną ocenę maszynisty.

8. W dalszej części ćwiczenia maszynista prowadząc pociąg na kolejnym odcinku linii odbiera informację drogą radiową od instruktora o konieczności zatrzymania pociągu w celu przekazania rozkazu pisemnego „O” w związku z zagrożeniem podmycia toru w km
9. Maszynista zatrzymuje pociąg, a instruktor przekazuje maszyniście treść rozkazu pisemnego „O”. Z treści rozkazu wynika, iż jazda od km ... do km ... odbywać się będzie z prędkością nieprzekraczającą 10 km/h. Maszynista zostaje zobowiązany do obserwacji stanu infrastruktury i zatrzymania pociągu w sytuacji pojawienia się przeszkody mogącej stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa.
10. Maszynista potwierdza przyjęcie rozkazu pisemnego „O” przez jego odczytanie i dokonuje rozruchu pociągu kontynuując jazdę.
11. Na zagrożonym odcinku maszynista stosuje się do prędkości wskazanej w rozkazie pisemnym „O” i bacznie obserwuje stan infrastruktury. Po minięciu odcinka krytycznego przekazuje informację instruktorowi i kontynuuje jazdę zgodnie ze wskazaniami semaforów i wrj.

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

12. Pokonując kolejny odcinek linii kolejowej i zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii „A”, maszynista na wysokości wskaźnika W6a podaje sygnał Rp1 i jednocześnie zauważa podniesione drągi przejazdowe oraz poruszające się pojazdy i osoby piesze.
13. Maszynista wdraża hamowanie nagłe i jednocześnie podaje wielokrotnie sygnał Rp1.
14. Maszynista zatrzymuje pociąg w odległości ok. 5 m od przejazdu kolejowo-drogowego i o zaistniałej sytuacji powiadamia instruktora.

15. Instruktor poleca maszyniście nie dokonywać rozruchu i nie opuszczać miejsca pracy do czasu przybycia komisji kolejowej.

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

16. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie.

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.