

## SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 20 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z wieloodstępową jednokierunkową samoczynną blokadą liniową (S 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:

- tłące się podkłady,
- pociąg jadący z przeciwka po tym samym torze – użycie radio-stop,
- awaria sygnału dźwiękowego.

#### 2. Warunki standardowe:

- stosowanie się do pleceń podawanych przez radio.

#### 3. Wybrane warunki pogodowe:

- lato; dzień i silne nasłonecznienie przez cały czas trwania ćwiczenia.

#### 4. Warianty scenariusza:

- lokomotywa spalinowa ciągnąca 30 wagonów próżnych, brutto pociągu: 600 t, długość pociągu: 450 m, v-max pociągu wg wrj: 50 km/h,
- lokomotywa uruchomiona,
- jazda pociągowa.

### II. Początek:

Ćwiczenie prowadzone jest w porze dziennej przy mocnym słońcu. 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 dokonuje rozruchu pociągu i rozpoczyna jazdę. W momencie zbliżania się do wskaźnika W6a chcąc podać sygnał Rp1 stwierdza brak możliwości podania sygnału.

4. Maszynista informuje o usterce instruktora i kontynuuje jazdę, regulując prędkość tak, aby zbliżając się do miejsca osłoniętego wskaźnikiem, przy którym musi podać sygnał Rp1 prędkość pociągu nie przekroczyła 30 km/h.
5. Po zatrzymaniu pociągu maszynista dokonuje sprawdzenia wyłączników samoczynnych i stwierdza zadziałanie wyłącznika samoczynnego sygnału dźwiękowego. Dokonuje jego załączenia i sprawdza poprawność działania dźwiękowego urządzenia ostrzegającego. Urządzenie sygnałowe jest sprawne.
6. Maszynista informuje instruktora, podaje sygnał Rp1 i uruchamia jazdę.
7. Kontynuując prowadzenie pociągu maszynista dostrzega na sąsiednim torze tłące się podkłady.
8. O powyższej sytuacji powiadamia drogą radiową instruktora (nastawnia wykonawcza tylnego posterunku zapowiadawczego) podając km ....

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

9. Zbliżając się do ostatniego semafora ze wskaźnikiem W18 maszynista zmniejsza prędkość pociągu ponieważ semafor wjazdowy wskazuje sygnał S1. Jednocześnie drogą radiową otrzymuje informacje od instruktora o wyświetlonym sygnale zezwalającym na semaforze wjazdowym na posterunek zapowiadawczy.
10. Maszynista wjeżdża na posterunek zapowiadawczy i zatrzymuje się przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał S1, gdzie otrzymuje drogą radiową rozkaz pisemny.
11. Instruktor przekazuje maszyniście treść rozkazu pisemnego „N” w związku z prowadzonymi pracami torowymi.
12. Maszynista wypełnia „działkę inne” rozkazu pisemnego „N” o treści, że przy czynnych obu torach szlakowych wprowadzono ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze szlakowym nr 2.
13. Maszynista po przekazaniu informacji zwrotnej o treści rozkazu „N” oczekuje na sygnał zezwalający na jazdę i zmienia osygnalizowanie czoła pociągu na sygnał Pc2.
14. Instruktor wyświetla na semaforze sygnał zastępczy i wskaźnik W24.

***Uwaga:** maszynista nie powinien dokonać rozruchu pociągu i wyjechać na sygnał zastępczy pomimo wyświetlenia wskaźnika W24, ponieważ nie został poinformowany przez instruktora o wyjeździe na tor lewy na sygnał zastępczy Sz.*

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

15. Instruktor informuje maszynistę o wyjeździe na sygnał zastępczy i poleca kontynuowanie ćwiczenia.
16. Maszynista w informacji zwrotnej przyjmuje polecenie do wykonania.
17. Pociąg prowadzony jest w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
18. W dalszej części ćwiczenia maszynista prowadząc pociąg z prędkością do 50 km/h zauważa jadący pociąg tym samym torem z przeciwnego kierunku, którego czoło osygnalizowane jest sygnałem Pc1.
19. Maszynista widząc zagrożenie używa wszelkich dostępnych urządzeń na lokomotywie w celu zatrzymania pociągów, tj.: przycisk radio-stop A1r, przedstawia zawór główny maszynisty w położenie hamowania nagłego, uruchamia sygnał A1.

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

20. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

#### **IV. Zakończenie.**

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.