

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 23 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Szlak dwutorowy z wieloodstępową dwukierunkową samoczynną blokadą liniową (SS 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:

- niezamierzona zmiana sygnału na semaforze,
- uszkodzenie falownika silnika trakcyjnego,
- brak sygnału końca pociągu.

2. Warunki standardowe:

- zatrzymanie składu pociągu przy krawędzi peronowej.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- jesień; początek ćwiczenia w dzień pochmurny; w trakcie ćwiczenia dzień pogodny.

4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa elektryczna ciągnąca 6 wagonów; brutto pociągu: 240 t; długość pociągu: 150 m; v-max wg wrj: 100 km/h,
- lokomotywa uruchomiony,
- jazda pociągowa – pociąg pasażerski.

II. Początek:

Ćwiczenie przeprowadzane jest jesienią. Rozpoczyna się w dzień pochmurny z roz pogodzeniem w trakcie dnia. Planowy postój wynikający z wrj. Pociąg gotowy do odjazdu.

III. Przebieg:

Maszynista zajmuje miejsce w symulatorze:

1. Maszynista oczekuje na sygnał zezwalający na semaforze.
2. Po wyświetleniu sygnału zezwalającego na semaforze i podaniu sygnału Rp14 od instruktora (kierownika pociągu) maszynista uruchamia i prowadzi pociąg z prędkością określoną w wrj.

Uwaga: jeżeli wrj zawiera informację o podaniu sygnału Rd1 instruktor podaje ten sygnał. Sygnał Rp14 podawany przez kierownika pociągu poprzedzony jest sygnałem Rp12 podawanym przez konduktora.

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

3. Maszynista wykonuje hamowanie kontrolne.
4. Po wykonaniu hamowania kontrolnego maszynista kontynuuje jazdę.
5. W dalszej części ćwiczenia maszynista pokonując koleje odcinki linii otrzymuje informację drogą radiową o braku osygnalizowania końca pociągu.
6. Maszynista potwierdza odebranie informacji i kontynuuje jazdę do najbliższego rozkładowego postoju.
7. Maszynista wjeżdża do posterunku zapowiadawczego na sygnał S13 i zatrzymuje czoło pociągu przy krawędzi peronowej na wysokości wskaźnika W32 odnoszącym się do długości prowadzonego pociągu.
8. Jednocześnie informuje instruktora o konieczności usunięcia nieprawidłowości w osygnalizowaniu końca pociągu.

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

9. Po sprawdzeniu numeru ostatniego wagonu i prawidłowym osygnalizowaniu pociągu oraz wyświetleniu sygnału zezwalającego na semaforze i podaniu sygnału Rp14 przez instruktora (kierownika pociągu) maszynista uruchamia i kontynuuje jazdę z prędkością określona w wrj.
10. W dalszej części ćwiczenia maszynista pokonując koleje odcinki linii kolejowej na podstawie obserwacji przyrządów kontrolno-pomiarowych stwierdza uszkodzenie falownika silnika trakcyjnego. Następuje zanik sterowania lokomotywy.
11. Maszynista wyłącza uszkodzony silnik trakcyjny. Oceniając warunki techniczno-ruchowe odcinka linii kolejowej i obciążenie lokomotywy podejmuje decyzję o kontynuowaniu jazdy na sprawnych silnikach trakcyjnych.

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

12. Zbliżając się do semafora wjazdowego kolejnego posterunku zapowiadawczego w odległości około 100 m od semafora następuje nieoczekiwana zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1.
13. Maszynista wdraża hamowanie nagłe informując instruktora o zmianie sygnału na semaforze.
14. Maszynista zatrzymuje czoło pociągu za semaforem wjazdowym.

***Uwaga:** instruktor zmienia warunki pogodowe na dzień pogodny.*

15. Instruktor poleca maszyniście przygotowanie bloku rozkazu pisemnego „S”.
16. Maszynista zgłasza gotowość do przyjęcia rozkazu pisemnego.
17. Instruktor dyktuje rozkaz pisemny „S”. W „działce inne” przekazuje treść rozkazu: „zezwalam po otrzymaniu tylko tego rozkazu pisemnego kontynuować wjazd pociągu nr ... na tor stacyjny nr ...”.
18. Maszynista powtarza treść otrzymanego rozkazu pisemnego i informuje o otrzymanym rozkazie instruktora (kierownika pociągu).
19. Po podaniu sygnału Rp1 kontynuuje wjazd do stacji na tor określony w rozkazie pisemnym „S” z prędkością do 40 km/h do semafora wjazdowego wskazującego sygnał S1 usytuowanego na końcu peronu.

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.