

## SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 26 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Praca manewrowa w stacji towarowej.
- Cel:** Doskonalenie umiejętności prowadzenia pojazdów kolejowych oraz postępowania maszynisty na infrastrukturze kolejowej.
- Ogólne warunki:** Maszynista w trakcie całego ćwiczenia wykonuje prace manewrowe zgodnie z obowiązującymi u danego przewoźnika przepisami sygnalizacji oraz techniki wykonywania manewrów. Na potrzeby scenariusza stosuje się przepisy PKP PLK SA

### I. Scenariusz określa:

#### 1. Zdarzenia nietypowe:

- niedoleganie iglicy,
- manewry przez przejazd kolejowo-drogowy kategorii "D",
- jazda za wyprawionym pociągiem.

#### 2. Warunki standardowe:

- zabezpieczenie pojazdu przed zbiegnięciem.

#### 3. Wybrane warunki pogodowe:

- lato; rozpoczęcie w dzień pochmurny; w trakcie – zmierzch i deszcz.

#### 4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa spalinowa; 20 wagonów ładownych; brutto składu manewrowego: 1400 t, długość składu manewrowego: 420 m, zasadnicza prędkość: 25 km/h,
- lokomotywa uruchomiona,
- jazda składu manewrowego.

### II. Początek:

Ćwiczenie rozpoczyna się w dzień pochmurny. Lokomotywa w trakcie wykonywania pracy manewrowej.

### III. Przebieg:

*Maszynista zajmuje miejsce w symulatorze:*

1. Maszynista za pomocą środków łączności zgłasza instruktorowi gotowość do rozpoczęcia ćwiczenia.
2. Instruktor (kierownik manewrów) informuje maszynistę o składzie drużyny manewrowej (1+1), omawia plan i sposób pracy manewrowej, która będzie polegała na przestawieniu składu wagonów z toru nr ... na tor nr ... .
3. Maszynista stosuje się do sygnałów podawanych przez instruktora (drużynę manewrową) i na sygnalizatorach.

4. Na tarczy manewrowej wyświetla się sygnał Ms2, a instruktor (kierownik manewrów) podaje sygnał Rm2.
5. Maszynista uruchamia jazdę.
6. Zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii „D” maszynista podaje sygnał Rp1, zmniejsza prędkość jazdy manewrowej do 20 km/h.
7. Maszynista przejeżdża przez przejazd kolejowo-drogowy uważnie obserwując drogę przebiegu.

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

8. Kontynuując jazdę manewrową i zbliżając się do rozjazdu nr ..., obserwując drogę przebiegu maszynista zauważa niedoleganie iglicy do opornicy.
9. Maszynista zatrzymuje się przed rozjazdem i o powyższej sytuacji informuje instruktora (kierownika manewrów).

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

**Uwaga:** instruktor (kierownik manewrów) usuwa usterkę podając maszyniście polecenie dalszej jazdy.

10. Maszynista na polecenie instruktora (kierownika pociągu) kontynuuje jazdę do punktu ładunkowego.

**Uwaga:** instruktor informuje maszynistę o wykonanym rozładunku.

11. Instruktor (kierownik manewrów) omawia dalszą pracę manewrową informując maszynistę, że będzie prowadzona jazda pchana z próżnymi wagonami w kierunku szlaku dwutorowego za wyprawionym pociągiem towarowym, zezwalając na jazdę poza wskaźnik W 5 (granica przetaczania).
12. Instruktor (kierownik manewrów) podaje w kierunku maszynisty sygnał Rm1.
13. Maszynista podaje sygnał Rp1 i z prędkością nie przekraczającą 20 km/h, bacznie obserwując drogę przebiegu wyjeżdża w kierunku toru szlakowego nr 2 (kierunek zasadniczy) na ustne zezwolenie instruktora (dyżurnego ruchu), tak aby lokomotywa minęła tarczę manewrową na kierunek powrotny.

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

**Uwaga:** instruktor zmienia warunki oświetleniowe i pogodowe na zmierzch i opady deszczu.

14. Po wyświetleniu sygnału Ms2 na tarczy manewrowej i podaniu przez instruktora (kierownika manewrów) sygnału Rm2 maszynista podaje sygnał Rp1 i uruchamia jazdę powrotną na tor ustalony.

**Uwaga:** po wjeździe na tor ustalony i zatrzymaniu jazdy manewrowej, ale przed odłączeniem lokomotywy instruktor (kierownik manewrów) informuje maszynistę o zabezpieczeniu składu manewrowego zgodnie z RTS – działka 42.

15. Instruktor (kierownik manewrów) „rozsprzęga” lokomotywę od składu manewrowego. Maszynista zgłasza instruktorowi (dyżurnemu ruchu) gotowość jazdy na tor postojowy i po podaniu przez instruktora (dyżurnego ruchu) na Tm sygnału Ms2 kontynuuje jazdę na tor postojowy.
16. Maszynista na torze postojowym zabezpiecza lokomotywę przed zbiegnięciem używając hamulca postojowego.

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

17. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

#### **IV. Zakończenie.**

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.