

## SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 29 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Użycie lokomotywy manewrowej do awaryjnej pracy pociągowej.
- 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:

- wykolejnica w torze,
- wyjazd na tor zajęty,
- zabieranie składu pociągu ze szlaku.

#### 2. Warunki standardowe:

- współpraca z kierownikiem manewrów.

#### 3. Wybrane warunki pogodowe:

- wiosna; dzień z silnym deszczem, w dalszej części ćwiczenia pogodna noc.

#### 4. Wariant scenariusza:

- lokomotywa spalinowa manewrowa – posiada radiołącność pociągową, prędkość pociągu ciągniętego lokomotywą manewrową: do 30 km/h i wg rozkazu pisemnego „S”,
- lokomotywa „zimna”,
- defekt lokomotywy na szlaku: pociąg pasażerski; 4 wagony osobowe, brutto pociągu: 240 t; długość pociągu: 120 m,
- jazda manewrowa i pociągowa.

### II. Początek:

Ćwiczenie rozpoczyna się wiosną w porze dziennej w czasie deszczu. Lokomotywa „zimna”.

### III. Przebieg:

*Maszynista zajmuje miejsce w symulatorze:*

1. Maszynista za pomocą środków łączności zgłasza instruktorowi gotowość do rozpoczęcia ćwiczenia.
2. 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 oraz przedział sinika spalinowego i układu pneumatycznego). o stwierdzeniu sprawności lokomotywy maszynista przystępuje do czynności

związanych z uruchomieniem lokomotywy i przygotowaniem do jazdy (m.in. sprawdza urządzenia czujności, radiołączności manewrowej, stan plomb).

3. Maszynista uruchamia silnik spalinowy, dokonuje powtórnych oględzin ze szczególnym uwzględnieniem stanu urządzeń w przedziale silnika spalinowego, ocenia sprawność urządzeń hamulcowych na podstawie wskazań manometrów).
4. Maszynista dokonuje osygnalizowania pojazdu trakcyjnego sygnałem Tb1.

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

5. Instruktor (kierownik manewrów) informuje maszynistę o składzie drużyny manewrowej (1+1) oraz o jeździe na tor zamknięty celem ściągnięcia zdefektowanego pociągu.
6. Instruktor (dyżurny ruchu) radiotelefontycznie wywołuje maszynistę lokomotywy manewrowej słowami: „lokomotywa 6Dg nr 1240 tu Kozuby zgłoś się - odbiór.” Maszynista słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie w formie: „Kozuby tu lokomotywa 6Dg nr 1240 zgłaszam się odbiór”. Instruktor (dyżurny ruchu) informuje maszynistę słowami „tu dyżurny stacji Kozuby, przygotować bloczek rozkazu pisemnego „S”. Maszynista wywołuje instruktora (dyżurnego ruchu) słowami „tu lokomotywa 6Dg nr 1240 można dyktować rozkaz, odbiór”.
7. Instruktor (dyżurny ruchu) przekazuje maszyniście treść rozkazu pisemnego „S” słowami: „rozkaz pisemny „S” nr 39, dla pociągu nr lok. pomocniczy 1 dnia 22.12.2016 r. dz. 1: „zezwalam po otrzymaniu tylko tego rozkazu pisemnego przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego G1/2”; dz. 4 inne: „jazda po torze zamkniętym nr 1 w kierunku stacji Janowo do zdefektowanego pociągu nr 31313 stojącego czołem w km 34.2 celem ściągnięcia do stacji Kozuby. Zjazd ze zdefektowanym pociągiem odbędzie się z prędkością rozkładową dla tego pociągu. Wjazd do stacji odbędzie się na sygnał zastępczy na semaforze wjazdowym X1/2, dyżurny Kowalski, odbiór”.
8. Maszynista wywołuje instruktora (dyżurnego ruchu) słowami: „Kozuby tu lok. pomocniczy 1 powtarzam” i powtarza całą treść podając nr swojego kolejnego rozkazu pisemnego „S” oraz podaje swoje nazwisko.
9. Instruktor (dyżurny ruchu) podaje maszyniście godzinę i minutę przyjętego rozkazu przez maszynistę. Maszynista podaje godzinę i minutę, i wypowiada słowa „bez odbioru”.
10. Maszynista zmienia osygnalizowanie na Pc1 i Pc5 i wyjeżdża na tor zamknięty z prędkością do 30 km/h.
11. Po zauważeniu czoła uszkodzonego pociągu zachowuje szczególną ostrożność, zmniejsza szybkość i zatrzymuje lokomotywę przed pociągiem.
12. Przy współpracy maszynisty z instruktorem (kierownikiem manewrów) skład zostaje połączony z lokomotywą manewrową, a wymagana uproszczona próba hamulca zostaje przeprowadzona z udziałem maszynisty i instruktora (kierownika pociągu).
13. Polecenie uruchomienia jazdy powrotnej wydaje instruktor (kierownik pociągu pasażerskiego) a maszynista zmienia osygnalizowanie na Pc1 i podaje sygnał Rp1.
14. Maszynista uruchamia jazdę zgodnie z wrj (pełna autoryzacja).
15. Maszynista informuje instruktora (dyżurnego ruchu) o zbliżaniu się do semafora wjazdowego słowami: „Kozuby, tu lok. pomocniczy 1, zgłoś się, odbiór”. Instruktor (dyżurny ruchu) słysząc skierowane do niego wezwanie odpowiada słowami „tu

*Kozuby, zgłaszam się, odbiór*". Maszynista informuje instruktora (dyżurnego ruchu) słowami: „*Kozuby, lok. pomocniczy nr 1, zbliżam się do semafora wjazdowego, można podać sygnał zastępczy na semaforze wjazdowym X1/2, odbiór*".

16. Instruktor (dyżurny ruchu) odpowiada słowami: „*tu Kozuby, dla lok. pomocniczego nr 1 wyświetlam sygnał zastępczy z powodu uszkodzonej izolacji torowej, wjazd odbędzie się na tor nr 3, odbiór*". Maszynista potwierdza treść słowami: „*Kozuby, tu lok. pomocniczy nr 1, zrozumiałem, bez odbioru*".
17. Maszynista od semafora wjazdowego X1/2 prowadzi pociąg z prędkością do 40 km/h.

***Uwaga:*** *instruktor zmienia warunki oświetleniowe i pogodowe na noc i brak opadów deszczu.*

18. W czasie wjazdu na tor nr 3 maszynista zauważa na lewym toku szyny wykolejnicę i wdraża hamowanie nagłe, zatrzymując się pierwszym wózkiem w stanie wykolejonym.
19. Maszynista wywołuje instruktora (dyżurnego ruchu): „*Kozuby, tu lok. pomocniczy nr 1, zgłoś się, odbiór*". Instruktor (dyżurny ruchu) zgłasza się słowami: „*tu Kozuby, zgłaszam się, odbiór*". Maszynista przekazuje informacje instruktorowi (dyżurnemu ruchu) w formie: „*Kozuby, w trakcie wjazdu na tor nr 3 nastąpiło wykolejenie na zamkniętej wykolejnicy, skrajnia sąsiedniego toru została zajęta, oczekuję na dyspozycję, odbiór*".
20. Instruktor (dyżurny ruchu) odpowiada słowami „*tu Kozuby zrozumiałem, proszę zabezpieczyć miejsce zdarzenia, czekamy na komisje kolejową bez odbioru*".

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

21. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

#### **IV. Zakończenie.**

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.