

SCENARIUSZ SZKOLENIOWY NR 30 (SYMULATOR POJAZDU KOLEJOWEGO)

- Temat:** Praca manewrowa w stacji rozrządowej.
- 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:

- wyjazd poza ustaloną granicę przetaczania,
- niesprawność hamulca postojowego lokomotywy,
- samoistne działanie urządzeń czujności.

2. Warunki standardowe:

- praca na górcie rozrządowej.

3. Wybrane warunki pogodowe:

- lato; dzień – lekki deszcz przez cały czas trwania ćwiczenia.

4. Warianty scenariusza:

- lokomotywa spalinowa; 40 wagonów próżnych i ładownych, brutto składu manewrowego: 1500 t, długość składu manewrowego: 600 m, prędkość zasadnicza: 25 km/h,
- lokomotywa uruchomiona,
- jazda manewrowa.

II. Początek:

Ćwiczenie przeprowadzane jest latem w dzień z lekkim deszczem. 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 40 wagonów towarowych próżnych i ładownych z toru nr ... na tor nr ... oraz ich rozrządzeniu na górcie rozrządowej.
3. Maszynista stosuje się do sygnałów podawanych przez instruktora (kierownika manewrów) i na sygnalizatorach.

4. Na tarczy manewrowej wyświetla się sygnał Ms2, a instruktor (kierownik manewrów) podaje sygnał Rm2.
5. Maszynista uruchamia jazdę manewrową ciągnąc skład manewrowy.
6. Droga przebiegu ustawiona jest w kierunku szlaku jednotorowego.
7. Maszynista kontynuuje jazdę i widząc wskaźnik W5 zatrzymuje jazdę manewrową.
8. Maszynista informuje instruktora (kierownika manewrów) o zatrzymaniu jazdy manewrowej przed wskaźnikiem W5.
9. Instruktor (dyżurny ruchu) w porozumieniu z instruktorem (kierownikiem manewrów) przekazuje maszyniście drogą radiową rozkaz pisemny „S” na pominięcie wskaźnika W5.
10. Po odebraniu rozkazu przez maszynistę i informacji zwrotnej do instruktora (dyżurnego ruchu) maszynista stosuje się do treści rozkazu i sygnałów podawanych przez instruktora (kierownika manewrów).
11. Po wykonaniu manewru poza granice przetaczania i zatrzymaniu składu manewrowego, instruktor (dyżurny ruchu) wyświetla sygnał Ms2 na tarczy manewrowej a instruktor (kierownik manewrów) podaje sygnał Rm1.
12. Maszynista podaje sygnał Rp1 i spycha skład do stacji w stronę górki rozrządowej.
13. Po wjeździe na tory rozrządowe maszynista stosuje się do sygnałów podawanych na tarczy rozrządowej w zależności od sytuacji ruchowej (Rt5, Rt3, Rt2, Rt1).

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

14. Podczas podpychania składu do górki na sygnał Rt3 następuje samoistne zadziałanie urządzeń czujności – czuwaka. Działa sygnalizacja i następuje nagły spadek powietrza z przewodu głównego, pomimo prawidłowej reakcji maszynisty tj. próby skasowania działania czuwaka.
15. Maszynista wyłącza z działania czuwak aktywny odpisując nieprawidłowość w książce pokładowej pojazdu z napędem i informując instruktora (dyspozytora trakcyjnego).

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

16. Instruktor poleca kontynuować ćwiczenie.
17. Po zakończeniu rozrządu na sygnał Rt1 maszynista zatrzymuje lokomotywę na górcie rozrządowej.
18. Instruktor (kierownik manewrów) informuje maszynistę, że praca na górcie rozrządowej została zakończona i po wyświetleniu na tarczy manewrowej sygnału Ms2 może zjechać lokomotywą z górki rozrządowej na tor zakończony kozłem oporowym i tam zakończyć pracę.
19. Po wyświetleniu sygnału Ms2 maszynista podaje sygnał Rp1 i zjeżdża lokomotywą do wyznaczonego miejsca postoju.
20. Maszynista przystępuje do czynności związanych z zakończeniem pracy i zabezpieczeniem lokomotywy.
21. Maszynista w momencie załączenia hamulca postojowego odbiera informację z manometru kontrolnego, że hamulec nie działa.
22. Informuje instruktora (kierownika manewrów), o konieczności dodatkowego zabezpieczenia lokomotywy przed zbiegnięciem.

23. Maszynista informuje instruktora (dyspozytora trakcyjnego) o zaistniałej nieprawidłowości i odpisuje ją w książce pokładowej pojazdu z napędem.

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

24. Instruktor informuje maszynistę o zakończeniu ćwiczenia.

IV. Zakończenie.

Analiza i omówienie przeprowadzonego ćwiczenia.