

Kategoria

[Relacje](#)

Debata z Kurierem - symulatory pracy maszynisty

Temat ważności narzędzia szkoleniowego, jakim jest symulator, wywołuje wiele pytań i wątpliwości, dlatego eksperci z branży kolejowej zasiedli przy wspólnym stole, aby wymienić się doświadczeniami i uwagami w tym zakresie.

Spotkanie, które odbyło się 31 stycznia 2017 r., prowadzili Michał Zięba, dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego, oraz Dariusz Kostrzębski, prezes zarządu KOW. Z ramienia naszej spółki w debacie wzięli udział: Ryszard Filochowski, dyrektor Biura Spraw Pracowniczych, oraz Adam Półgrabek, maszynista instruktor. W gronie osób, które uczestniczyły w dyskusji, znaleźli się również przedstawiciele innych przewoźników oraz producenci symulatorów, np. Autocomp Management Sp. z o.o., Qumak S.A. czy CMGI Sp. z o.o.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 10 lutego 2014r. w sprawie świadectwa maszynisty, od 1 stycznia 2018 r. przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, w ramach pouczeń okresowych, muszą kierować maszynistów na szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego. Powinno być ono przeprowadzane nie rzadziej niż raz w roku w wymiarze 3 godzin. Dodatkowo każdy ośrodek szkolenia i egzaminowania maszynistów jest zobowiązany do zapewnienia szkolenia na symulatorze.

Na spotkaniu Koleje Mazowieckie mogły pochwalić się tym, że posiadają nowoczesny, a jednocześnie jedyny w kraju, symulator elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 22WEe - EN76 „Elf”. Spełnia on wszystkie wymagania, zarówno techniczne jak i prawne, stawiane tego typu urządzeniom.

Przedstawiciele uczestniczących w debacie spółek kolejowych wypowiedzieli się w zakresie swoich planów dotyczących zakupów symulatorów pojazdów kolejowych. I tak, Koleje Dolnośląskie podpisały umowę na zakup 1 symulatora, który mają

otrzymać do końca 2017 r., a w PKP Cargo trwa proces przetargowy na 4 symulatory – 3 dla pojazdów elektrycznych i 1 dla pojazdu spalinowego. O planach naszej spółki mówił Ryszard Filochowski:

– Spółka Koleje Mazowieckie chce się rozwijać. Mamy w tej chwili ok. 600 maszynistów, a na świadectwo maszynisty szkoli się kolejnych 130 osób. Posiadany przez nas symulator w zupełności wystarcza, aby zaspokoić bieżące potrzeby. Mając natomiast na uwadze plany taborowe, tj. zakup 71 nowych EZT, chcemy posiadać więcej symulatorów. Wraz z dostarczeniem 6 nowych EZT otrzymamy drugi symulator. Zakupione symulatory w zupełności wystarczą zarówno nam, jak i ośrodkom szkoleniowym czy innym podmiotom, które podpisały z nami umowę współpracy w zakresie szkoleń na symulatorach.

Podczas spotkania długo dyskutowano o tym, czy do każdego typu pojazdu szynowego powinien być tworzony oddzielny symulator. Producenci przekonywali, że jest taka potrzeba, natomiast zarówno przewoźnicy, jak i Michał Zięba z UTK, sądzili, że wystarczą symulatory wyposażone w uniwersalne pulpity, stworzone w oparciu o wymagania prawne. Argumentowali to tym, że przecież w szkoleniu na symulatorze nie chodzi o to, aby nauczyć się obsługi konkretnego pojazdu, a zachowań w sytuacjach nadzwyczajnych, jak np. awaria pojazdu, trudne warunki atmosferyczne, czy też postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzeń niepożądanych.

– My nie planujemy korzystać z symulatorów każdego typu pojazdu, jaki eksploatujemy, gdyż jest to aktualnie 12 różnych pojazdów – powiedział Bartosz Dziwak z Kolei Dolnośląskich. – Nie zamierzamy więc posiadać 12 typów symulatorów – dodał.

Podczas debaty poruszono również kwestie wyzwań, jakie niesie za sobą proces szkoleń na licencję i na świadectwo maszynisty.

– W tej chwili każdy może być maszynistą, niestety nie każdy ma do tego predyspozycje. Dlatego wszystkie symulatory powinny badać reakcję szkolonego na pewne sytuacje stresowe, bo w jednej i tej samej sytuacji każda z badanych osób zachowa się inaczej. W Kolejach Mazowieckich docelowo planujemy mieć 3 symulatory. Chcielibyśmy, aby jeden z nich posiadał takie funkcje – mówił Ryszard Filochowski.

Producenci symulatorów rozpoczęli także rozmowy na temat podjęcia współpracy w zakresie stworzenia wspólnej bazy wirtualizacji tras kolejowych, co pozwoliłoby na

skrócenie czasu oczekiwania na nowy symulator, a także zmniejszenie kosztów urządzenia. Dyskutowano również o przygotowanych przez UTK scenariuszach szkoleń na symulatorach. W ocenie Adama Półgrabka, maszynisty instruktora z KM, są one zbyt ubogie w sytuacje nadzwyczajne.

„Kurier Kolejowy” planuje jeszcze przed końcem 2017 r. spotkać się ponownie w sprawie symulatorów, aby zapytać przewoźników, jak przebiega proces wdrażania wspomnianych urządzeń do szkoleń maszynistów.

Galeria



