Задание для студентов гр. 5.1а
Дисциплин ОКЖД
Преподаватель Сокол В.В.
Задание:
Составить конспект по теме**: «**Порядок формирования поездов. Порядок приема, отправления и движения поездов.**»**
Отчет о выполненной работе прислать на эл. почту: viktorya.sokol1337@gmail.com

Порядок формирования поездов. Порядок приема, отправления и движения поездов

Формирование поездов

15.26. Поезда должны формироваться в полном соответствии с настоящими Правилами, графиком движения и планом формирования поездов. Нормы веса и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю пути на участках обращения поездов и полезной длине приемо-отправочных путей на станциях этих участков, а на электрифицированных линиях — условиям электроснабжения.

Порядок формирования и пропуска длинносоставных, тяжеловесных, соединенных, а также повышенного веса и длины грузовых поездов устанавливается начальником железной дороги в соответствии с инструкцией МПС России.

Нормы веса и длины дальних и местных пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в книжках расписания движения поездов. Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования длинносоставных пассажирских поездов устанавливается МПС России.

При постановке в поезд подвижного состава, а также специального подвижного состава вес и длина его определяются в соответствии с таблицами нормативов графика движения поездов, утверждаемых МПС России. Эти таблицы помещаются и в книжках расписания движения поездов.

15.27. Не допускается ставить в поезда: вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения и состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;

вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;

вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение, впредь до осмотра их и признания годными для движения;

вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам (как груз на своих осях);

платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано особых указаний;

платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных специальными инструкциями МПС России, вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;

порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями, вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по кругу катания.

15.28. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего и местного сообщений не цельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.

15.29. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:

вагоны с опасными грузами; вагоны с истекшими сроками периодического ремонта или с истекшими сроками единой технической ревизии.

В пассажирские поезда (кроме скоростных и скорых) могут быть поставлены с разрешения МПС России при следовании поезда в пределах двух и более железных дорог или начальника железной дороги —в пределах одной железной дороги, грузовые вагоны: четырехосные крытые; цистерны для перевозки молока; автономные рефрижераторные; для перевозки живой рыбы. При этом к пассажирскому поезду дальнего сообщения допускается прицеплять не более одного грузового вагона или двухвагонной секции для перевозки живой рыбы, к поезду местного или пригородного сообщения — не более трех вагонов.

В почтово-багажные поезда допускается с разрешения Департамента пассажирских сообщений МПС России ставить грузовые вагоны, указанные в настоящем пункте для прицепки к пассажирским поездам, а также специализированные вагоны: термосы, рефрижераторные пятивагонные секции и отдельные вагоны рефрижераторных секций, крытые четырехосные для легковесных грузов и цельнометаллические (ЦМГВ) в количестве не более шести вагонов. Допускается постановка, при необходимости, в почтово-багажные поезда и *других* грузовых вагонов с разрешения и в соответствии с порядком, установленным МПС России. Конструкция и техническое состояние прицепляемых грузовых вагонов и крепление в них грузов должны обеспечивать безопасное следование пассажирского, почтово-багажного поезда.

Скорость движения пассажирских и почтово-багажных поездов, в которые включен подвижной состав других конструкций и типов, не должна превышать скоростей, установленных для этого подвижного состава.

15.30. Размещение вагонов в почтово-багажных поездах производится в порядке, установленном для пассажирских поездов, а в грузо-пассажирских — в порядке, установленном для грузовых поездов.

15.31. Не допускается ставить в грузо-пассажирские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. В исключительных случаях на малодеятельных участках, где никакие другие поезда, кроме грузо-пассажирских не обращаются, может допускаться постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами)) с разрешения и в соответствии с порядком, установленным начальником железной дороги.

15.32. Формирование грузовых поездов производится без подборки вагонов по количеству осей и весу.

При формировании тяжеловесных и длинносоставных поездов порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по станциям назначения, а сборнораздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Моторвагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

15.33. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и должны иметь прикрытие от локомотива, открытого подвижного состава с рельсами, балками, бревнами и другими подобными грузами, которые могут сдвинуться при резких толчках и остановках, и с хвоста поезда не менее одного вагона.

Порядок перевозки людей в грузовых поездах устанавливается МПС России.

15.34. Не допускается ставить в людские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов.

Порядок постановки вагонов с опасными грузами в воинские людские поезда устанавливается Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам и специальными положениями МПС России.

15.35. При постановке в грузовые поезда вагоны, занятые людьми, а также вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, должны иметь соответствующее прикрытие из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Расположение в грузовых поездах указанных вагонов, производится в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, исходя из требований правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте, Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам и других нормативных актов МПС России.

15.36. Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами и специального подвижного состава устанавливается соответствующими инструкциями МПС России.

15.37. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ должны ставиться вагоны с переходными площадками в соответствии с порядком, установленным начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги.

Порядок приема, отправления и движения поездов

Организация движения поездов, операции по приему, отправлению и сквозному пропуску поездов на станциях осуществляются согласно ПТЭ, Инструкции по движению поездов и маневровой работе и Инструкции по сигнализации. ПТЭ устанавливают, что поезд находится в распоряжении машиниста ведущего локомотива (моторвагонного поезда). На станциях машинист и все остальные работники, обслуживающие поезд, подчиняются указаниям дежурного по станции, а на станциях участков с диспетчерской централизацией — поездного диспетчера.

Прием поездов на станцию при всех средствах сигнализации и связи производится при разрешающем показании входного сигнала.

Приемом, отправлением и проследованием поездов на каждом раздельном пункте распоряжается только один работник — дежурный по станции. В связи с этим вей связь между станциями по вопросам регулирования движения поездов, а также управление приборами СЦБ на станциях осуществляются лично дежурным по станции или по его распоряжению подчиненными ему работниками — оператором, сигналистом или дежурным стрелочного поста. При диспетчерской централизации руководство движением поездов и управление стрелками и сигналами станций участка осуществляет дежурный поездной диспетчер.

Для отправления поезда на перегон однопутной линии или по неправильному пути на двухпутных участках дежурный по станции должен предварительно запросить и получить согласие от дежурного по той станции, на которую отправляется поезд. Исключением являются однопутные участки, оборудованные автоблокировкой,—там поезда отправляются без предварительного согласия дежурного соседней станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных перегонах каждый главный путь, как правило, служит для движения поездов в одном определенном направлении. На железных дорогах Советского Союза и многих стран установлено правостороннее движение. На двухпутных линиях для отправления поезда по правильному (правому) пути не требуется согласия от дежурного по соседней станции. При этом на участках, не оборудованных автоблокировкой, поезда отправляют на перегон после получения от дежурного соседней станции уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при наличии автоблокировки — после освобождения ранее отправленным поездом первого блок-участка. В особых случаях по распоряжению поездного диспетчера поезд может быть отправлен на двухпутный перегон по пути, предназначенному для встречного движения, — по неправильному пути.

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи поезда следуют на двухпутных участках с разграничением времени, положенным на проследование перегона между станциями, а на однопутных участках—с письменными извещениями. В последнем случае движение устанавливают станции преимущественного направления. На однопутных перегонах преимущественным будет нечетное направление, на двухпутных перегонах—то направление, которое для оставшегося действующего пути было правильным.
Перед приемом и отправлением поезда дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией—поездной диспетчер обеспечивают прекращение маневровой работы на стрелках или путях, по которым должен проследовать поезд; дежурный по станции отдает распоряжение сигналистам или дежурным стрелочных постов о подготовке маршрута приема или отправления. Только убедившись в том, что путь приема, а при отправлении перегон (при автоблокировке—первый блок-участок) свободны, маневры прекращены, соответствующие стрелки установлены в надлежащее положение и заперты, дежурный по станции при приеме открывает входной сигнал, а при отправлении — выходной сигнал или выдает машинисту соответствующее разрешение.
Дежурный по станции встречает прибывающий и провожает отправляемый или следующий через станцию безостановочно поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов. Время фактического прибытия, отправления или проследования каждого поезда дежурный по станции отмечает в настольном журнале движения поездов и немедленно сообщает дежурному по соседней станции и поездному диспетчеру.
Работники станции перед отправлением поезда проверяют правильность формирования его и сцепления вагонов в составе, прочность крепления грузов на открытом подвижном составе; убеждаются, что сохранность грузов полностью обеспечена, а поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем.
Когда при следовании поезда необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ на перегоне, им выдаются письменные предупреждения.
При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист приводит в действие автотормоза поезда, вспомогательный, а иногда и ручной тормоз локомотива. При необходимости по его сигналу работники, обслуживающие поезд, приводят в действие ручные тормоза состава, а если этого недостаточно, укладывают под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки. Локомотивная бригада совместно с другими работниками принимает меры к устранению возникших для движения препятствий. В необходимых случаях поезд и смежные пути двухпутного или многопутного перегона ограждают в соответствии с указаниями Инструкции по сигнализации. При наличии поездной радиосвязи машинист немедленно сообщает по радио об остановке машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава, следующих по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающем перегон. При отсутствии радиосвязи используется поездной переносный телефон или телефонная связь ближайшего пункта для сообщения о случившемся поездному диспетчеру или дежурному по станции.