

Документ подписан простой электронной подписью

Информация о владельце:

ФИО: Чирикова Лилия Ивановна

Должность: Директор филиала

Дата подписания: 2023.05.03

Уникальный программный ключ:

750e77999bb0631a45cbf7b4a579c1095bcef032814fee919138f73a4ce0cad5

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ

УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

ПРИВОЛЖСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(ПривГУПС)

Саратовский филиал ПривГУПС

Приложение
к рабочей программе дисциплины

**ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ
ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)**

Управление эксплуатационной работой

(наименование дисциплины(модуля))

Направление подготовки / специальность

23.05.04 Эксплуатация железных дорог

(код и наименование)

Направленность (профиль)/специализация

"Магистральный транспорт"

(наименование)

Содержание

1. Пояснительная записка.
2. Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций.
3. Методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания сформированности компетенций при проведении промежуточной аттестации.

1. Пояснительная записка

Цель промежуточной аттестации – оценивание промежуточных и окончательных результатов обучения по дисциплине, обеспечивающих достижение планируемых результатов освоения образовательной программы.

Формы промежуточной аттестации:

экзамен: 3,4 и 5 курс ЗФО;

зачет с оценкой: 3 и 4 курс для ЗФО;

курсовой проект: 3 и 4 курс для ЗФО;

курсовая работа: 4 и 5 курс для ЗФО.

Перечень компетенций, формируемых в процессе освоения дисциплины

Код и наименование компетенции	Код индикатора достижения компетенции
ОПК-6: Способен организовывать проведение мероприятий по обеспечению безопасности движения поездов, повышению эффективности использования материально-технических, топливно-энергетических, финансовых ресурсов, применению инструментов бережливого производства, соблюдению охраны труда и техники безопасности	ОПК- 6.1
ПК-1: Способен выполнять комплекс услуг по транспортному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей при перевозке грузов, в том числе скоропортящихся, на основе принципов логистики с учетом эффективного и рационального взаимодействия видов транспорта, составляющих единую транспортную систему	ПК-1.1
ПК-3: Способен осуществлять контроль и управление перевозочным процессом, оперативное планирование и управление эксплуатационной работой с учетом технического состояния, контроля безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном транспорте	ПК-3.1, ПК-3.2

Результаты обучения по дисциплине, соотнесенные с планируемыми результатами освоения образовательной программы

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Результаты обучения по дисциплине	Оценочные материалы
ОПК-6.1: Организует и координирует работу по обеспечению безопасности движения поездов	Обучающийся знает: Основы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.	Вопросы (№1 - №5)
	Обучающийся умеет: Организовывать и координировать работу по обеспечению безопасности движения поездов.	Задания (№1 - №3)
	Обучающийся владеет: Навыками организации и координации работы по обеспечению безопасности движения поездов.	Задания (№7 - №9)

ПК-1.1: Разрабатывает технологические процессы и техническую документацию для предприятий железнодорожного транспорта	Обучающийся знает: Основы технологических процессов и технической документации для предприятий железнодорожного транспорта.	Вопросы (№6 - №10)
	Обучающийся умеет: Разрабатывать отдельные элементы технологических процессов и технической документации для предприятий железнодорожного транспорта.	Задания (№ 4- №6)
	Обучающийся владеет: Навыками разработки технологических процессов и технической документации для предприятий железнодорожного транспорта.	Задания (№10 - №12)
ПК-3.1: Соблюдает требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.	Обучающийся знает: Основы технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.	Вопросы (№21 - №30, № 31- №40)
	Обучающийся умеет: Соблюдать требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.	Задания (№19 - №21, № 22- №24)
	Обучающийся владеет: Навыками соблюдения требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.	Задания (№25 - №27, № 28- №30)
ПК-3.2: Использует навыки анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы	Обучающийся знает: Основные показатели эксплуатационной работы; данные, связанные с выполнением показателей на железнодорожной станции; основы подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы	Вопросы (№11 - №20, №41-№50)
	Обучающийся умеет: Анализировать выполнение показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; готовить маршруты приема, отправления, пропуска поездов и	Задания (№13 - №15, №31-№33)

	маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контролировать внесение изменений в нормативно-технические документы	
	Обучающийся владеет: Навыками анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы.	Задания (№16 - №18, №34-№36)

Промежуточная аттестация (экзамен) проводится в одной из следующих форм:

- 1) ответ на билет, состоящий из теоретических вопросов и практических заданий;
- 2) выполнение заданий в ЭИОС.

Промежуточная аттестация (зачет с оценкой // курсовая работа // курсовой проект) проводится в одной из следующих форм:

- 1) собеседование;
- 2) выполнение заданий в ЭИОС.

2. Типовые¹ контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций

2.1 Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций в 5 семестре ОФО/ 3 курсе ЗФО.

2.1.1 Типовые вопросы (тестовые задания) для оценки знаниевого образовательного результата

¹ Приводятся типовые вопросы и задания. Оценочные средства, предназначенные для проведения аттестационного мероприятия, хранятся на кафедре в достаточном для проведения оценочных процедур количестве вариантов. Оценочные средства подлежат актуализации с учетом развития науки, образования, культуры, экономики, техники, технологий и социальной сферы. Ответственность за нераспространение содержания оценочных средств среди обучающихся университета несут заведующий кафедрой и преподаватель – разработчик оценочных средств.

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ОПК-6.1: Организует и координирует работу по обеспечению безопасности движения поездов	Обучающийся знает: Основы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.
1. Выберите правильный вариант определения «железнодорожная станция»: 1. железнодорожная станция - пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов, обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа, а при развитых путевых устройствах - выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами 2. железнодорожная станция - пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов; 3. железнодорожная станция - пункт, который имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов, обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа, а при развитых путевых устройствах - выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами; 4. правильный ответ отсутствует. 2. Выберите правильный вариант определения «индекс грузового поезда»: 1. индекс грузового поезда - специальный код, состоящий из 10 цифр или 11 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на железнодорожной станции их формирования, в котором первые четыре цифры - единая сетевая разметка (далее - ЕСР) железнодорожной станции формирования поезда, следующие две или три - порядковый номер состава, сформированного на этой железнодорожной станции, а последние четыре - ЕСР железнодорожной станции назначения поезда; 2. индекс грузового поезда - специальный код, состоящий из 6 цифр или 7 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на железнодорожной станции их формирования, в котором первые две цифры - единая сетевая разметка (далее - ЕСР) железнодорожной станции формирования поезда, следующие две или три - порядковый номер состава, сформированного на этой железнодорожной станции, а последние две - ЕСР железнодорожной станции назначения поезда; 3. индекс грузового поезда - специальный код, состоящий из 9 цифр или 10 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на железнодорожной станции их формирования, в котором первые четыре цифры - единая сетевая разметка (далее - ЕСР) железнодорожной станции формирования поезда, следующие две или три - порядковый номер состава, сформированного на этой железнодорожной станции, а последние три - ЕСР железнодорожной станции назначения поезда; 4. правильный ответ отсутствует. 3. Выберите правильный вариант определения «маневровый состав»: 1. маневровый состав - группа вагонов или один вагон, сцепленные с локомотивом, производящим маневры; 2. маневровый состав - группа вагонов или один поезд, сцепленные с локомотивом, производящим маневры; 3. маневровый состав - группа поездов или один поезд, сцепленные с локомотивом, производящим маневры; 4. правильный ответ отсутствует. 4. Выберите правильный вариант определения «поезд»: 1. поезд - сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный	

самоходный железнодорожный подвижной состав; 2. поезд - сформированный и сцепленный поезд вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав; 3. поезд - сформированный и сцепленный поезд вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав; 4. правильный ответ отсутствует. 5. Выберите правильный вариант определения «поезд грузовой длинносоставный»: 1. поезд грузовой длинносоставный - грузовой поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда; 2. поезд грузовой длинносоставный - грузовой поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда; 3. грузовой поезд, длина которого в условных единицах (осях) - 350 и более осей; 4. правильный ответ отсутствует.	
ПК-1.1: Разрабатывает технологические процессы и техническую документацию для предприятий железнодорожного транспорта	Обучающийся знает: Основы технологических процессов и технической документации для предприятий железнодорожного транспорта.
6. Выберите правильный вариант определения «поезд грузовой повышенной длины»: 1. поезд грузовой повышенной длины - грузовой поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда; 2. поезд грузовой повышенной длины - грузовой поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда; 3. поезд грузовой повышенной длины - грузовой поезд, длина которого в условных единицах (осях) - 350 и более осей; 4. правильный ответ отсутствует. 7. Выберите правильный вариант определения «поезд грузовой соединенный»: 1. поезд грузовой соединенный - грузовой поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда; 2. поезд грузовой соединенный - грузовой поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда; 3. поезд грузовой соединенный грузовой поезд, длина которого в условных единицах (осях) - 350 и более осей; 4. правильный ответ отсутствует. 8. Выберите правильный вариант определения «раздельный пункт»: 1. раздельный пункт - пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки; 2. раздельный пункт - пункт, объединяющий железнодорожную линию с перегонами или блок-участками; 3. раздельный пункт - пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны; 4. правильный ответ отсутствует. 9. Выберите правильный вариант определения «разъезд»: 1. разъезд - раздельный пункт на однопутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов; 2. разъезд - пункт, объединяющий железнодорожную линию с перегонами или блок-участками;	

3.	разъезд - пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов;
4.	правильный ответ отсутствует.
10.	Выберите правильный вариант определения «станционные железнодорожные пути»:
1.	станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций);
2.	станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути за границами станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций);
3.	станционные железнодорожные пути - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций);
4.	правильный ответ отсутствует

2.1.2 Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ОПК-6.1: Организует и координирует работу по обеспечению безопасности движения поездов	Обучающийся умеет: Организовывать и координировать работу по обеспечению безопасности движения поездов.
Задание №1 Определить потребное число бригад и групп в бригаде ПТО в ПП и время на осмотр одного состава, если норма времени на осмотр одного вагона – 1 мин; число вагонов в разборочном поезде – 70, число поездов, прибывающих в расформирование за сутки - 22.	
Задание №2 Определить перерабатывающую способность горки по следующим данным: время занятия горки в течение суток выполнением постоянных операций - 90 мин; $t_g = 28$ мин при 2 - х Гл; $m_{рф} = 70$ ваг/состав.	
Задание №3 Определить время надвига состава на горку. $L_{над} = 530$ м.	
ПК-1.1: Разрабатывает технологические процессы и техническую документацию для предприятий железнодорожного транспорта	Обучающийся умеет: Разрабатывать отдельные элементы технологических процессов и технической документации для предприятий железнодорожного транспорта.
Задание 4 Построить график работы горки при работе одного горочного локомотива. Время на заезд – 7 мин, время надвига – 4 мин, время роспуска 17 мин, время осаживания – 9 мин, $n_{ос} = 2$.	

Задание 5

Определить горочный цикл и горочный технологический интервал при работе на горке двух горочных локомотивов. Исходный график работы горки для двух горочных локомотивов представлен на рисунке.

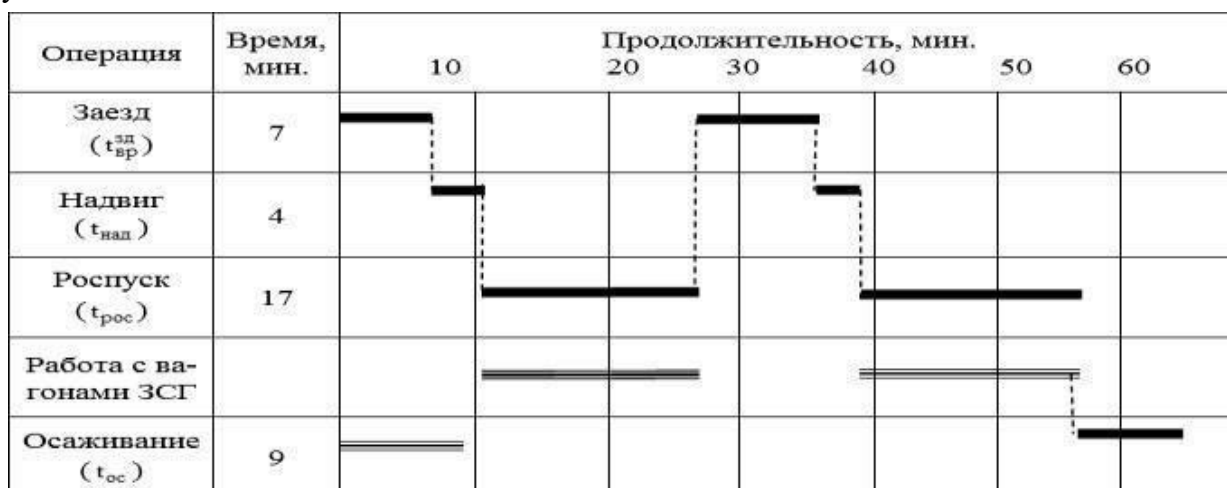


Рисунок – График работы горки для двух горочных локомотивов

Задание №6

Определить специализацию путей парка приема. Схема односторонней сортировочной станции «Н» приведена на рисунке.

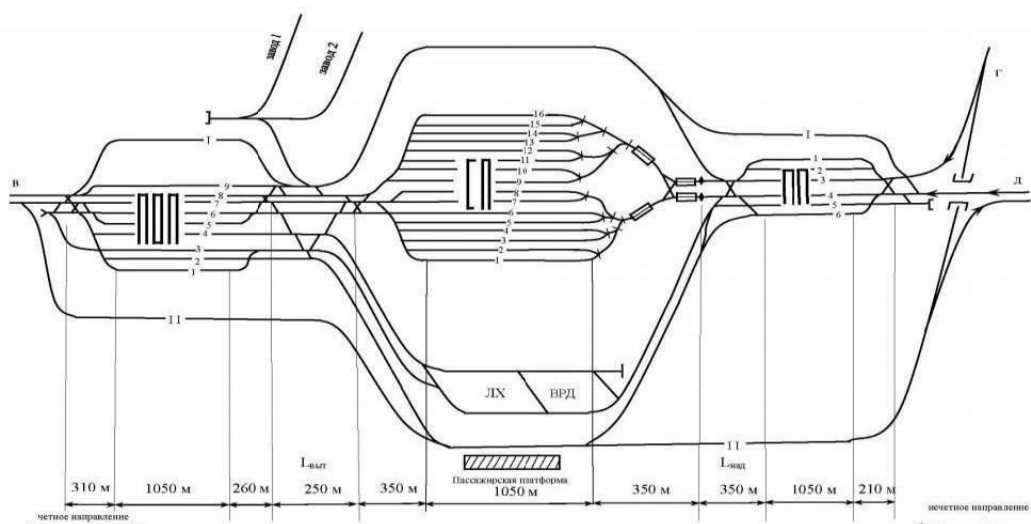


Рисунок - Схема односторонней сортировочной станции «Н»

ОПК-6.1: Организует и координирует работу по обеспечению безопасности движения поездов

Обучающийся владеет: Навыками организации и координации работы по обеспечению безопасности движения поездов.

Задание №7

Выполнить расчет норм времени на формирование одногруппного состава на вытяжных путях, при следующих исходных данных: среднее число вагонов в составе своего формирования – 70, $B=1,92$, $E=0,12$.

Задание №8

Выполнить расчет норм времени на формирование сборного поезда на вытяжных путях, при следующих исходных данных: среднее число вагонов в составе сборного поезда – 53, $A=0,81$, $B=0,4$, $n_{см}=4$, $q=19$. Сортировка производится рейсами осаживания.

Задание №9

Определить специализацию путей сортировочного парка. Схема односторонней сортировочной станции «Н» приведена на рисунке.

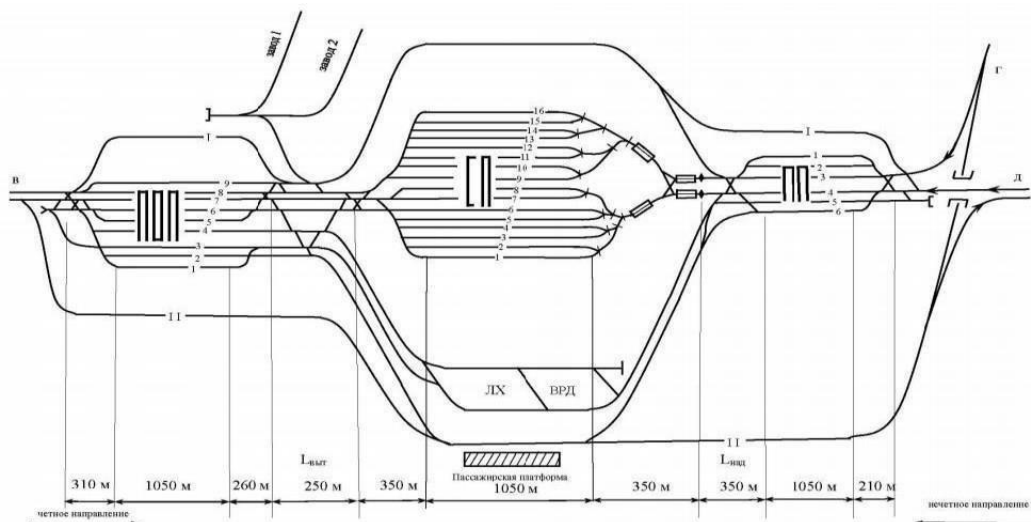


Рисунок - Схема односторонней сортировочной станции «Н»

ПК-1.1: Разрабатывает технологические процессы и техническую документацию для предприятий железнодорожного транспорта

Обучающийся владеет: Навыками разработки технологических процессов и технической документации для предприятий железнодорожного транспорта.

Задание № 10

Определить потребное число маневровых локомотивов, работающих в хвосте сортировочного парка, если для формирования каждого из 13 одногруппных составов надо затратить 16 мин., каждого из 5 двухгруппных составов – 24 мин., каждого из 2 сборных поездов – 65 мин. Продолжительность перестановки одного состава из СП в ПОП – 12 мин., возвращения маневрового локомотива из ПОП обратно В СП – 8 мин.

Задание №11

Определить время роспуска состава $l_{\text{ва}} = 15 \text{ м}$, $m_{\text{рф}} = 70 \text{ ваг}$, $n_{\text{зсз}} = 2$, $q = 15$, $n_{\text{ос}} = 2$.

Задание №12

Определить потребное число горочных локомотивов по следующим данным: число прибывающих в расформирование поездов за сутки - 22; время занятия горки в течение суток выполнением постоянных операций - 90 мин; время осмотра составов в ПП - 35 мин; в ПП работает 1 бригада ПТО; $t_z = 32,5 \text{ мин}$ при 1 Гл; $t_z = 28 \text{ мин}$ при 2 - х Гл.

2.1.3. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. Задачи, основные принципы и положения УЭР.
2. Организационная структура и документы, регламентирующие УЭР.
3. Сущность манёвров, их классификация, организация и научные принципы нормирования.
4. Классификация железнодорожных станций.
5. Классификация грузовых поездов.
6. Назначение и классификация сортировочных станций.
7. Основные устройства и техническое оснащение сортировочных станций.
8. Технология работы парка приёма.
9. Технология работы сортировочной горки.
10. Расчет норм времени на выполнение горочных операций.
11. Расчет потребного числа горочных локомотивов.

12. Построение графика работы горки, определение горочного технологического интервала при работе на горке одного, двух и трех локомотивов.
13. Перерабатывающая способность горки и пути ее повышения.
14. Технология и нормирование продолжительности сортировки вагонов и формирования составов на вытяжных путях.
15. Расчеты по определению специализации путей сортировочного парка, парков приема и отправления.
16. Расчет минимального потребного числа бригад и групп в бригаде технических осматривщиков в парке приема.
17. Расчет норм времени на формирование двухгруппного назначения, накопившегося на двух путях.
18. Формирование одnogруппного состава.
19. Формирование сборного состава.
20. Расчет норм времени на перестановку сформированных составов в парк отправления.
21. Расчет норм времени на возвращение маневровых локомотивов обратно.
22. Расчет минимального потребного числа маневровых локомотивов.
23. Организация работы промежуточных станций.
24. Организация работы участковых станций.
25. Документы, регламентирующие работу железных дорог.

2.2 Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций в 6 семестре ОФО/3 курсе ЗФО

2.2.1 Типовые вопросы (тестовые задания) для оценки знаниевого образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.2: Использует навыки анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы	Обучающийся знает: Основные показатели эксплуатационной работы; данные, связанные с выполнением показателей на железнодорожной станции; основы подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы
11. Кто руководит маневрами на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования?	
1) маневры на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должны производиться по указанию только одного работника, который может быть дежурным по железнодорожной станции, диспетчером маневровым железнодорожной станции, дежурным по сортировочной горке или парку железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчером поездным;	
2) маневры на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях	

необщего пользования должны производиться по указанию любого работника, который может быть дежурным по железнодорожной станции, диспетчером маневровым железнодорожной станции, дежурным по сортировочной горке или парку железнодорожной станции, начальником станции, начальником дороги, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчером поездным;

3) маневры на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должны производиться по указанию только двух работников, который может быть дежурным по железнодорожной станции и диспетчером маневровым железнодорожной станции;

4) правильный ответ отсутствует.

12. В каких документах указывается распределение обязанностей по распоряжению маневрами на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования?

1) распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования;

2) распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, в технологическом процессе станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования;

3) распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, графике движения поездов, плане формирования поездов или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования;

4) правильный ответ отсутствует.

13. В каком документе указывается порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов?

1) порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции;

2) порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в технологическом процессе железнодорожной станции;

3) порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в графике движения поездов по железнодорожной станции;

4) правильный ответ отсутствует.

14. Элементами горочного цикла при расформировании состава являются:

1) заезд, надвиг, роспуск, осаживание;

2) возвращение маневрового локомотива, надвиг, роспуск, осаживание;

3) возвращение маневрового локомотива, заезд, надвиг, роспуск;

4) правильный ответ отсутствует.

15. Выберите правильный вариант определения «горочный технологический интервал»:

1) горочный технологический интервал – это среднее время занятия горки расформированием одного состава с учетом выполнения операций окончания формирования, осаживания вагонов, работы с вагонами не подлежащими роспуску с горки без локомотива;

2) горочный технологический интервал – это максимальное время занятия горки расформированием одного состава с учетом выполнения операций окончания формирования, осаживания вагонов, работы с вагонами не подлежащими роспуску с горки без локомотива;

3) горочный технологический интервал – это минимальное время занятия горки расформированием одного состава с учетом выполнения операций окончания формирования, осаживания вагонов, работы с вагонами не подлежащими роспуску с горки без локомотива;

4) правильный ответ отсутствует.

16. Выберите правильный вариант определения «горочный цикл»:

- 1) горочный цикл – это период времени от окончания одного осаживания до окончания другого (либо от начала одного осаживания до начала другого);
 - 2) горочный цикл – это период времени от окончания одного осаживания до начала другого (либо от начала одного осаживания до конца другого);
 - 3) горочный цикл – это период времени от окончания одного надвига до окончания другого (либо от начала одного надвига до начала другого);
 - 4) правильный ответ отсутствует.
17. Выберите правильный вариант определения «перерабатывающая способность горки»:
- 1) перерабатывающая способность горки – это максимальное количество вагонов, которое можно переработать в парке за сутки при имеющемся его техническом оснащении;
 - 2) перерабатывающая способность горки – это минимальное количество вагонов, которое можно переработать на горке за сутки при имеющемся ее техническом оснащении;
 - 3) перерабатывающая способность горки – это минимальное количество вагонов, которое можно переработать в парке за сутки при имеющемся его техническом оснащении;
 - 4) правильный ответ отсутствует.
18. Что включает в себя формирование одnogруппного состава в подсистеме «сортировочный парк – вытяжки формирования»?
- 1) формирование одnogруппного состава включает: подтягивание вагонов со стороны вытяжек и расстановку вагонов в составе по правилам ПТЭ;
 - 2) формирование одnogруппного состава включает: осмотр вагонов и расстановку вагонов в составе по правилам ПТЭ;
 - 3) формирование одnogруппного состава включает: подтягивание вагонов со стороны вытяжек, расстановку вагонов в составе по правилам ПТЭ, соединение частей состава;
 - 4) правильный ответ отсутствует.
19. Что включает в себя формирование двухгруппного состава в подсистеме «сортировочный парк – вытяжки формирования»?
- 1) формирование двухгруппного назначения, накопившегося на двух путях, включает: подтягивание вагонов на каждом из двух путей; расстановку вагонов на каждом из двух путей по правилам ПТЭ; соединение частей состава, при этом одна часть состава переставляется на путь, где накопилась вторая часть состава;
 - 2) формирование двухгруппного назначения, накопившегося на двух путях, включает: осмотр вагонов на каждом из двух путей; расстановку вагонов на каждом из двух путей по правилам ПТЭ; соединение частей состава, при этом одна часть состава переставляется на путь, где накопилась вторая часть состава;
 - 3) формирование двухгруппного назначения, накопившегося на двух путях, включает: подтягивание вагонов на каждом из двух путей; расстановку вагонов на каждом из двух путей по правилам ПТЭ;
 - 4) правильный ответ отсутствует.
20. Выберите правильный вариант определения «полурейс»:
- 1) полурейсом называется перемещение маневрового состава без изменения направления движения;
 - 2) полурейсом называется перемещение маневрового состава с минимальной скоростью;
 - 3) полурейсом называется перемещение маневрового состава с максимальной скоростью;
 - 4) правильный ответ отсутствует.

2.2.2

Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.2: Использует навыки анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы	Обучающийся умеет: Анализировать выполнение показателей эксплуатационной работы; анализа данные, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; готовить маршруты приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контролировать внесение изменений в нормативно-технические документы
Задание 13 Определить потребное число бригад и групп в бригаде ПТО в ПО и время на осмотр одного состава, если норма времени на осмотр одного вагона – 5,01 мин; число вагонов в составе поезда - 70, число поездов за сутки: транзитных – 12, своего формирования – 20. Задание 14 Воспроизвести порядок действий по управлению роспуском составов поездов на сортировочной горке с использованием АРМ ДСПГ и АРМ оператора. 1. Действия ДСПГ перед тем, как начать управление роспуском составов поездов на сортировочной горке с использованием АРМ ДСПГ и АРМ оператора. 2. Действия ДСПГ при управлении роспуском составов поездов на сортировочной горке с использованием АРМ ДСПГ и АРМ оператора. Задание 15 Произвести работу по анализу сортировочного листка перед роспуском состава и в процессе роспуска. 1. Действия оперативного персонала сортировочной горки по анализу сортировочного листка перед роспуском состава . 2. Действия оперативного персонала сортировочной горки с сортировочным листком в процессе роспуска состава .	
ПК-3.2: Использует навыки анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы	Обучающийся владеет: Навыками анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы.
Задание 16 Определить среднее время ожидания составами расформирования при последовательном роспуске составов. Горочный интервал равен $t_{\text{г}}^* = 0,25$ ч. На станцию прибывает в расформирование $n_{\text{рф}} = 85$ поездов . Коэффициент вариации входящего на горку потока $V_{\text{вх}} = 0,65$. Коэффициент вариации времени обслуживания составов горкой $V_{\text{обс.г.}} = 0,4$. Задание 17	

Во время выполнения работы произошел отказ в работе РТД-С и появился соответствующий сигнал на экране АРМ ДСПГ и АРМ горочных операторов при фактической свободности стрелочной рельсовой цепи, ДСПГ сделал запись в журнале ДУ-46 о повреждении и снятии пломбы с кнопки выключения РТД-С. Нажатием кнопки на секции пульта выключил РТД-С. О неисправности РТД-С ДСПГ немедленно известил электромеханика и перешел на ручное управление данной стрелкой.

Вопрос: Указать, были ли действия ДСПГ :

- а) правильными;
- б) ошибочными.

Задание 18

Перед началом роспуска вагонов ручном режиме дежурный по горке . произвёл установку маршрута роспуска в ручном режиме:

- поставил стрелочные рукоятки в крайние положения соответствующие маршруту движения 1-го отцепа до фактического освобождения стрелки указанным отцепом;
- открыл горочный светофор;
- дал согласие дежурному по станции на открытие светофора с соответствующего пути надвига.

При роспуске состава дежурный по горке:

- следил за правильностью следования отцепов по маршруту, за заполнением сортировочных путей вагонами и при занятии подвижным составом путевого участка, расположенного за последней стрелкой (или случайной остановке на этом участке отцепа), направлял вагоны на другие пути, имеющие свободный проход. Прохождение отцепов контролируется загоранием полосы красного цвета на пульте управления по маршруту следования отцепов.
- в отдельных случаях объявлял по громкоговорящей связи о следовании отцепов, требующих особой осторожности при скатывании и торможении их или изменении маршрута следования отцепов.
- по окончании роспуска состава закрыл горочный светофор.

Вопрос: Указать, были ли действия ДСПГ :

- а) правильными;
- б) ошибочными.

2.2.3. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. Технология работы парка отправления.
2. Расчет минимального потребного числа бригад и групп в бригаде технических осмотрщиков в парке отправления.
3. Технология работы СТЦ.
4. Система нумерации вагонов грузового парка.
5. Состав и содержание перевозочных документов.
6. Основные принципы моделирования станционных процессов.
7. Подготовка данных и выполнение расчетов с применением ЭВМ по анализу первоначального варианта технологии работы и технического оснащения станции.
8. Подготовка данных и выполнение расчетов с применением ЭВМ по выбору оптимального варианта технологии работы и технического оснащения станции.
9. Определение эффекта от реализации оптимального варианта.
10. Суточный план-график работы станции.
11. Основные задачи, решаемые АСУ сортировочной станции.
12. Цели и задачи планирования работы станции.
13. Планирование, управление и руководство работой станции.
14. Информация о подходе поездов и вагонов.
15. Основные показатели, учет и анализ работы станции.
16. Работа станций в зимних условиях.

17. Обеспечение безопасности движения поездов и маневровой работы на станциях.
18. Учет и нормирование простоя вагонов на станциях.
19. Учет вагонооборота и вагонных парков на станциях.
20. Выбор экономически целесообразных параметров технологии работы станции.
21. Расчет показателей работы станции.
22. Организация обработки поездной информации и перевозочных документов.
23. Взаимодействие в работе основных элементов станции между собой и прилегающими участками.
24. Состав и содержание перевозочных документов.
25. Сортировочный листок.

2.2.4 Курсовой проект

Курсовой проект на тему «Организация работы сортировочной станции»

Типовые исходные данные для выполнения курсового проекта

Курсовой проект должен быть представлен в виде пояснительной записки. Графическая часть должна содержать разработанный суточный план-график работы станции на листе формата А1.

1. Сортировочная станция «Н» расположена в пункте слияния однопутной линии Г – Н и двухпутных А – Н и Ж – Н. Схема железнодорожных линий, примыкающих к станции «Н», приведена на рис.1.

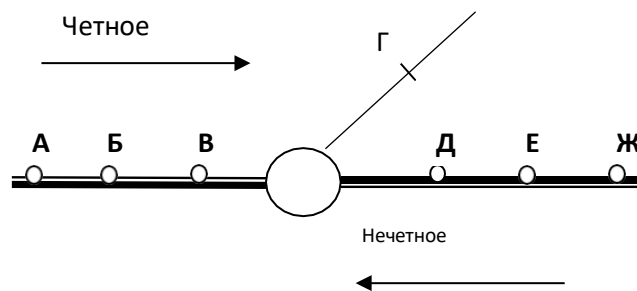
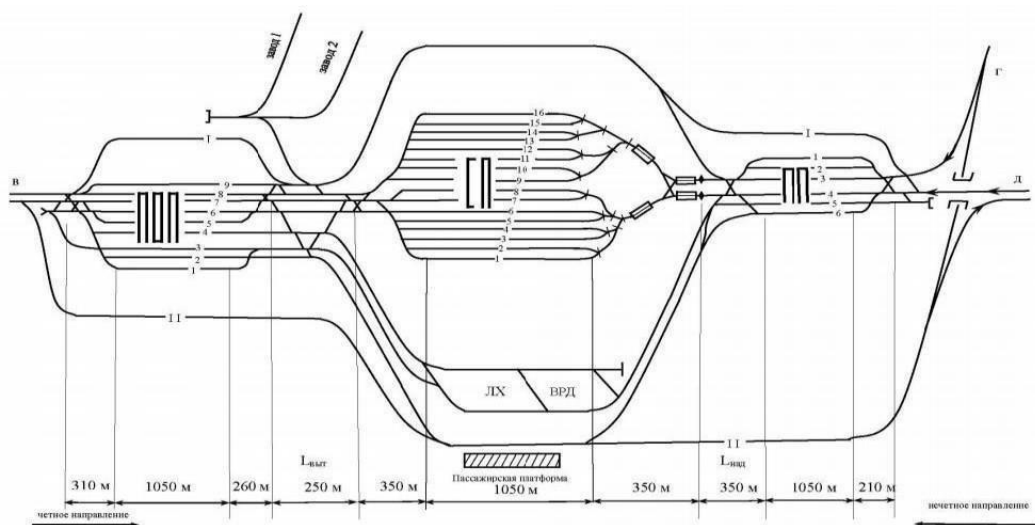


Рис.1. Схема примыкающих к станции «Н» железнодорожных линий

3. Схема односторонней сортировочной станции «Н» приведена на рисунке.



3. Оснащение сортировочной горки - ГАЦ, АРС, АЗСР, ТГЛ.

4. Суточные вагонопотоки, прибывающие в разборочных поездах с четного и нечетного направлений, представлены в табл. 1.

Таблица 1

Из	На	А	Б	В	Г	Участок Н-Д, включая вагоны на Н	Д	Е	Ж
	А	-	-	-Б	32	14	41	25	17
		-	-	-В	19	4	14	25	18
		-	-	-Г	40	9	12	10	14
	14	22	38 Д		-	13	10	7	13
	21	42	17 Е		10	10	-	-	---
	33	41	26		25	10	-	-	-
	Ж	24	14	18	25	7	-		

5. План формирования поездов станции «Н»: Н-Д, В, Б+А, Г, Д, Е, Ж.
6. Число прибывающих транзитных поездов четного и нечетного направлений - 6 поездов.
7. Количество вагонов в формируемом составе $m_{\text{ф}}$ и в транзитном поезде $m_{\text{тр}}$ – 60 вагонов.
8. Количество вагонов в составе разборочного поезда $m_{\text{рф}}$ – 63 вагона.
9. Число отцепов в составе при:
 - а) расформировании $q_{\text{рф}}$ – 36 отцепов,
 - б) формировании сборного поезда q – 12 отцепов.
10. Число вагонов при подформировании подач для путей необщего пользования – 2 вагонов.
11. Число расцепок вагонов при формировании одnogруппных и двухгруппных составов p_o – 0,55.
12. Число промежуточных станций, на которых производится работа сборных поездов $p_{\text{ст}}$ – 4 станции.
13. Число групп вагонов ЗСГ в составе $p_{\text{зсг}}$ – 1,2.
14. Число составов, после роспуска которых выполняется осаживание $p_{\text{ос}}$ - 2 состава.
15. Приведенный уклон пути следования отцепов по вытяжному пути - 0.8.
16. Расформирование составов с вытяжных путей – толчками.
17. Расписание движения поездов по станции «Н»:

Расписание движения пассажирских поездов по станции «Н»

№ пп	№ поезда	Время прибытия	Время отправления
1	1	0.40	0.50
2	6	1.50	2.00
3	603	5.45	6.00
4	12	7.15	7.25
5	15	9.30	9.40
6	24	12.20	12.30
7	27	13.50	14.00
8	138	17.35	17.45
9	95	20.50	21.00
10	62	22.30	22.40

Расписание движения транзитных поездов по станции «Н»

№ пп	№ поезда	Время прибытия	Время отправления
1	2001	0.10	0.40
2	2004	1.36	2.06
3	2716	4.08	4.38
4	2202	5.14	5.44
5	2005	6.27	6.57
6	2706	7.39	8.09
7	2021	9.11	9.41
8	2108	10.50	11.20
9	2203	14.58	15.38
10	2222	17.26	17.56

11	2111	19.01	19.31
12	2178	20.50	21.20
13	2007	21.48	22.18
14	2024	22.30	23.00

Расписание движения поездов, прибывающих в расформирование на станцию «Н»

№ пп	Прибытие поездов					
	с направления А		с направления Ж		с направления Г	
	№ поезда	время прибытия	№ поезда	время прибытия	№ поезда	время прибытия
1	3002	0.15	2401	0.18	2501	0.50
2	2306	23.40	2403	17.29	2503	8.17
3	3008	7.44	2405	22.50	2505	13.45
4	2304	21.31	2407	1.27	2507	19.36
5	2318	11.20	2409	18.20	2509	21.24
6	2332	17.46	3401	17.02	-	-
7	3016	19.22	3101	3.54	-	-
8	2324	9.18	3109	12.30	-	-
9	3020	22.54	2413	19.10	-	-
10	2364	4.20	2417	9.01	-	-
11	-	-	2421	20.14	-	-
12	-	-	2423	11.46	-	-
13	-	-	2411	23.05	-	-
14	-	-	2425	13.55	-	-
15	-	-	3405	21.42	-	-

18. Грузовая работа выполняется на путях необщего пользования, время на выполнение операций с местными вагонами:

Завод 1: подача/уборка, мин - 20/25; приемосдат., мин – 15; грузовые, час – 10;

Завод 2: подача/уборка, мин - 26/25; приемосдат, мин – 20; грузовые, час – 12.

- представлено в табл.

Число вагонов прибывающих на пути необщего пользования: завод 1–2 вагона; завод 2–4 вагона.

19. На станции «Н» имеется 1 маневровый локомотив, занятый местной работой (принимается по необходимости).

20. Остаток вагонов на путях сортировочного парка на начало суток на А – 10, на Б - 42, на Ж -37, на Г – 24.

Типовое задание для выполнения курсового проекта

Выполнение проекта предусматривает разработку следующих вопросов, составляющих его содержание:

ВВЕДЕНИЕ

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

1. ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНЦИИ И ПРИМЫКАЮЩИХ К НЕЙ ЛИНИЙ

1.1. Техническая характеристика станции и примыкающих к ней линий

1.2. Эксплуатационная характеристика станции

2. ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПУТЕВОГО РАЗВИТИЯ СТАНЦИИ (СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ПУТЕЙ)

2.1. Специализация путей в парке приема

2.2. Специализация путей в парке отправления

2.3. Специализация путей в сортировочном парке

3. РАЗРАБОТКА ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ ПАРКА ПРИЕМА

3.1. Операции, выполняемые с поездами по прибытии

3.2. Порядок пропуска поездных локомотивов в депо и горочных локомотивов от вершины горки под составы

3.3. Расчет нормы времени на технический осмотр составов и минимального потребного числа бригад и числа групп в бригаде технических осмотрщиков в парке приема

3.4. Разработка технологического графика обработки разборочных поездов

4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СОРТИРОВОЧНОЙ ГОРКИ

4.1. Расчет норм времени на выполнение горочных операций

4.2. Определение горочного технологического интервала

4.3. Расчет потребного числа горочных локомотивов

4.4. Расчет перерабатывающей способности горки

5. РАЗРАБОТКА ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ СОРТИРОВОЧНОГО ПАРКА

5.1. Организация обработки вагонов в сортировочном парке

5.2. Расчет норм времени на окончание формирования составов

5.2.1. Расчет нормы времени на формирование одnogруппного состава

5.2.2. Расчет нормы времени на формирование двухгруппного состава

5.2.3. Расчет нормы времени на формирование состава сборного поезда

5.2.4. Расчет среднего времени формирования одного состава

5.3. Расчет нормы времени на перестановку составов из сортировочного парка в парк отправления и нормы времени на возвращение маневрового локомотива

5.4. Расчет потребного числа маневровых локомотивов, работающих в хвосте сортировочного парка

6. РАЗРАБОТКА ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ ПАРКА ОТПРАВЛЕНИЯ

6.1. Операции, выполняемые с составами своего формирования и транзитными поездами в парке отправления

6.2. Расчет нормы времени на технический осмотр составов и безотцепочный ремонт вагонов в парке отправления, числа бригад технических осмотрщиков и числа групп в бригаде

6.3. Разработка технологического графика обработки составов своего формирования и транзитных поездов в парке отправления

7. ИССЛЕДОВАНИЕ И ВЫБОР С ПРИМЕНЕНИЕМ ПК ОПТИМАЛЬНЫХ (ПО ЭКОНОМИЧЕСКОМУ КРИТЕРИЮ) ПАРАМЕТРОВ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ СТАНЦИИ

7.1 Разработка возможных вариантов технологии работы станции «Н»

7.2 Последовательность выполнения расчетов по исследованию и выбору с применением ПК оптимальных (по экономическому критерию) параметров технологии работы станции.

8. Разработка суточного плана-графика работы станции

8.1 Общие положения

8.2 Разложение составов поездов прибывающих в расформирование

8.3 Порядок построения суточного плана-графика

8.4 Расчет показателей работы станции

Заключение

Список литературы

Типовые вопросы для подготовки обучающихся к защите курсового проекта

1. Сущность манёвров, их классификация, организация и научные принципы нормирования.
5. Назначение и классификация сортировочных станций.
6. Основные устройства и техническое оснащение сортировочных станций.
7. Технология работы парка приёма.
8. Технология работы сортировочной горки.
9. Расчет норм времени на выполнение горочных операций.
10. Расчет потребного числа горочных локомотивов.
12. Перерабатывающая способность горки и пути ее повышения.
13. Технология и нормирование продолжительности сортировки вагонов и формирования составов на вытяжных путях.

14. Расчеты по определению специализации путей сортировочного парка, парков приема и отправления.
15. Расчет минимального потребного числа бригад и групп в бригаде технических осмотровиков в парке приема.
16. Расчет норм времени на формирование двухгруппного назначения, накопившегося на двух путях.
17. Формирование одногруппного состава.
18. Формирование сборного состава.
19. Расчет норм времени на перестановку сформированных составов в парк отправления.
20. Расчет норм времени на возвращение маневровых локомотивов обратно.
21. Расчет минимального потребного числа маневровых локомотивов.
22. Технология работы парка отправления.
23. Расчет минимального потребного числа бригад и групп в бригаде технических осмотровиков в парке отправления.
24. Суточный план-график работы станции.
25. Основные показатели, учет и анализ работы станции.

2.3 Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций в 7 семестре ОФО/4 курсе ЗФО

2.3.1 Типовые вопросы (тестовые задания) для оценки знаниевого образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.1: Соблюдает требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения; охраны труда, производственной санитарии и пожарной безопасности на железнодорожном транспорте	Обучающийся знает: Основы технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.
21. В чем заключается определение эффективности назначения маршрутов с мест погрузки? 1. в сравнении затрат при отправлении вагонов маршрутами по сравнению с немаршрутными отправлениями; 2. в сравнении затрат при отправлении вагонов маршрутами по сравнению с немаршрутным прибытием; 3. в сравнении затрат при проследовании вагонов маршрутами по сравнению с немаршрутным проследованием; 4. в сравнении затрат при маршрутном прибытии по сравнению с немаршрутным отправлением. 22. Необходимые условия для назначения маршрута с мест погрузки: 1. суммарный суточный объем погрузки N по всем грузам всех грузоотправителей, участвующих в организации маршрута данного назначения должен быть не менее нормы длины состава маршрута; суммарная выгрузочная способность за сутки у всех грузополучателей по всем грузам, включаемым в данный маршрут должна быть не менее N; между станцией погрузки маршрута и станцией его назначения должна быть хотя бы одна техническая станция, на которой по плану формирования поездов предусмотрена переработка вагонопотока данного назначения; 2. суммарный суточный объем погрузки N по всем грузам всех грузоотправителей должен быть не менее нормы длины состава маршрута; суммарная выгрузочная способность за сутки у всех грузополучателей по всем грузам, включаемым в данный маршрут должна быть не менее N; между станцией погрузки маршрута и станцией его назначения должно быть не менее двух технических	

станций, на которой по плану формирования поездов не предусмотрена переработка вагонопотока данного назначения;

3. суммарный суточный объём погрузки N по всем грузам всех грузоотправителей, участвующих в организации маршрута данного назначения должен быть не менее нормы длины состава маршрута; суммарная выгрузочная способность за сутки у всех грузополучателей по всем грузам, включаемым в данный маршрут должна быть не менее N ; между станцией погрузки маршрута и станцией его назначения должно быть не менее двух технических станций, на которых по плану формирования поездов предусмотрена переработка вагонопотока данного назначения;

4. суммарный суточный объём погрузки N по всем грузам всех грузоотправителей должен быть не более нормы длины состава маршрута; суммарная выгрузочная способность за сутки у всех грузополучателей по всем грузам, включаемым в данный маршрут должна быть не менее N ; между станцией погрузки маршрута и станцией его назначения должна быть хотя бы одна техническая станция, на которой по плану формирования поездов не предусмотрена переработка вагонопотока данного назначения.

23. Последовательность определения эффективности назначения маршрутов с мест погрузки:

1. проверка выполнения всех необходимых условий, затем проверка выполнения достаточного условия;
2. проверка выполнения достаточного условия, затем проверка выполнения хотя бы одного необходимого условия;
3. проверка выполнения достаточного условия, затем проверка выполнения всех необходимых условий;
4. проверка выполнения не менее двух необходимых условий, затем проверка выполнения достаточного условия.

24. Достаточное условие для определения эффективности назначения маршрутов с мест погрузки:

1. дополнительные затраты на организацию маршрута на станциях погрузки и выгрузки по сравнению с немаршрутным отправлением должны быть меньше либо равны экономии в пути следования для данного вагонопотока;
2. дополнительные затраты на организацию маршрута на станциях погрузки и выгрузки по сравнению с немаршрутным отправлением должны быть равны экономии в пути следования для данного вагонопотока;
3. дополнительные затраты на организацию маршрута на станциях погрузки и выгрузки по сравнению с немаршрутным отправлением должны быть больше либо равны экономии в пути следования для данного вагонопотока;
4. дополнительные затраты на организацию маршрута на станциях погрузки и выгрузки по сравнению с немаршрутным отправлением должны быть больше экономии в пути следования для данного вагонопотока.

25. В чем может выражаться достаточное условие для определения эффективности назначения маршрутов с мест погрузки:

1. в деньгах; в приведённых вагоно-часах за сутки;
2. в деньгах; в приведённых локомотиво-часах;
3. в деньгах; в приведённых бригадо-часах;
4. в деньгах; в приведённых вагоно-часах.

26. Необходимое условие для формирования маршрутов из порожних вагонов:

1. среднесуточная мощность порожнего вагонопотока на станции формирования должна быть больше либо равна среднему количеству вагонов в составе порожнего маршрута;
2. среднесуточная мощность порожнего вагонопотока должна быть равна среднему количеству вагонов в составе порожнего маршрута;
3. среднесуточная мощность порожнего вагонопотока на станции должна быть больше среднего количества вагонов в составе порожнего маршрута;
4. среднесуточная мощность порожнего вагонопотока на станции формирования должна быть меньше либо равна среднему количеству вагонов в составе маршрута.

27. Возможные расчетные схемы следования порожних вагонопотоков:

1. между двумя соседними станциями есть только одна струя из порожних вагонов; возрастание потока порожних вагонов в одном и том же направлении следования; убывание потока порожних вагонов в одном и том же направлении следования;
2. между двумя соседними станциями есть только одна струя из порожних вагонов; между двумя соседними станциями есть несколько струй из порожних вагонов;
3. возрастание потока порожних вагонов в одном и том же направлении следования; убывание потока порожних вагонов в одном и том же направлении следования;
4. между двумя соседними станциями есть только одна струя из порожних вагонов; между двумя соседними станциями есть две и более струй из порожних вагонов.

28. Исходные вагонопотоки при расчете плана формирования одnogруппных сквозных поездов чётного и нечётного направления следования определяются в следующей последовательности:

1. из гружёного среднесуточного вагонопотока на направлении вычитаются вагонопотоки, вошедшие в план формирования отправительских маршрутов и прибавляются порожние вагонопотоки, которые не были включены в план формирования маршрутов из порожних вагонов;
2. из среднесуточной погрузки на станциях и участках направления вычитаются вагонопотоки, не вошедшие в план формирования отправительских маршрутов и прибавляются порожние вагонопотоки, которые не были включены в план формирования маршрутов из порожних вагонов;
3. из гружёного и порожнего среднесуточного вагонопотока на направлении вычитаются вагонопотоки, вошедшие в план формирования отправительских маршрутов и прибавляются порожние вагонопотоки, которые были включены в план формирования маршрутов из порожних вагонов;
4. из среднесуточной погрузки на станциях и участках направления вычитаются вагонопотоки, вошедшие в план формирования отправительских маршрутов и прибавляются порожние вагонопотоки, которые были включены в план формирования маршрутов из порожних вагонов.

29. Классификация струй вагонопотоков при расчете плана формирования одnogруппных сквозных поездов методом непосредственного аналитического расчета:

1. основные, дополнительные, вспомогательные, присоединяемые;
2. участковые, основные, дополнительные, вспомогательные, присоединяемые;
3. участковые, основные, дополнительные, вспомогательные;
4. основные, дополнительные, присоединяемые.

30. Какие струи сразу заносятся в оптимальный вариант плана формирования одnogруппных сквозных поездов:

1. участковые, основные;
2. участковые;
3. основные, дополнительные;
4. основные, дополнительные, присоединяемые.

2.3.2 Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.1: Соблюдает требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения; охраны труда, производственной санитарии и пожарной безопасности на	Обучающийся умеет: Соблюдать требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.

железнодорожном транспорте	
----------------------------	--

Задание 19

Определить время нахождения перерабатываемого вагона на станции при $t_{техн} = 300$ мин., и $t_{так} = 500$ мин.

Задание 20

Определить избыток и недостаток порожних вагонов на станциях и участках направления по данным о прибытии и отправлении вагонов, представленным в таблице.

Таблица – Отправление и прибытие вагонов на станциях и участках направления

	Отправление вагонов	
Б		
В	880	1161
	32	
	735	
	54	
	1548	
	1024	
	17	
	304	
	738	
	8262	

Задание 21

Определить максимальное число вагонов в составе поезда $t_{сб.}$ $l_{ст}$ – полезная длина станционных путей = 850 м, $l_{лок}$ – длина поездного локомотива, используемого для вождения сборных поездов = 20 м; $l_{в}$ – средняя длина вагона = 14 м.

ПК-3.1: Соблюдает требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения; охраны труда, производственной санитарии и пожарной безопасности на железнодорожном транспорте	Обучающийся владеет: Навыками соблюдения требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.
---	---

Задание 22

Определить значение годовых приведённых затрат $E_{прив.}$, связанных с накоплением и формированием составов групповых поездов и их переработкой в пути следования. В – затраты вагоно-часов за сутки для данной схемы = 1612 вагоночасов, $e_{вч}$ – расходная ставка на 1 вагоночас = 22 руб./ваг-час; $M^{мл}$ – затраты маневровых локомотиво-часов для данной схемы за сутки = 10 часов; $M^{пл}$ – затраты поездных локомотиво-часов для данной схемы за сутки – 16 час.; $e^{мл}$ – расходная ставка на 1 маневровый локомотиво-час = 2000 руб.; $e^{пл}$ – расходная ставка на 1 поездной локомотиво-час = 410 руб.

Задание 23

Определить затраты, связанные с переработкой вагонопотоков в пути следования и суммарные затраты на накопление и переработку составов поездов для оптимального варианта угловых вагонопотоков на направлении Е–Г–З. Состав груженого поезда $m = 52$ вагона. $T_{экД} = 5,9$; $T_{экЖ} =$

3,5; Т_{экж}Ж = 7. Затраты на накопление $B_{накз} = 3629,6$ приведенных вагоно-часов/сутки.

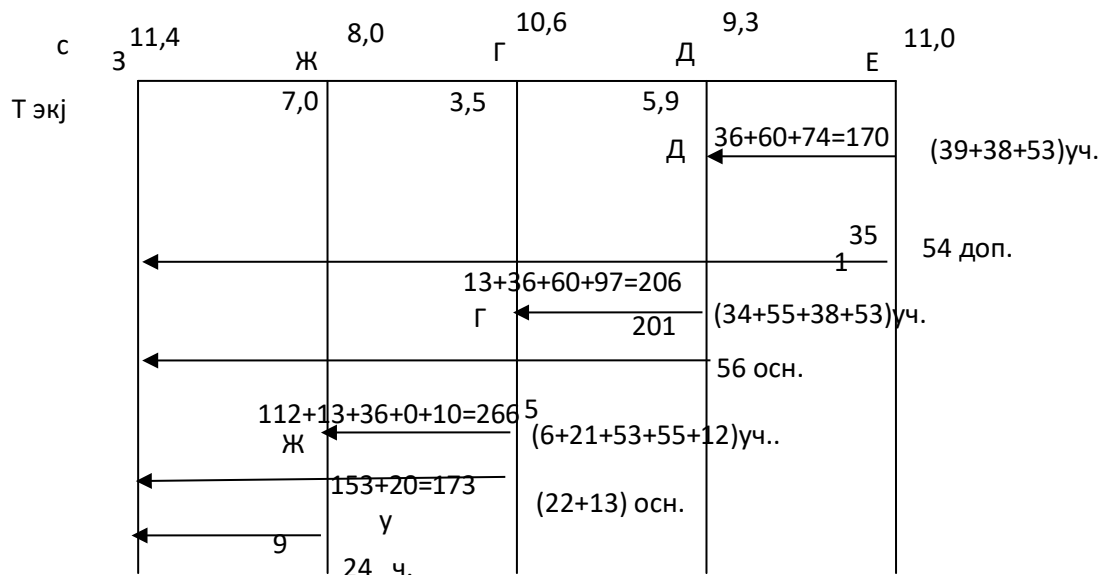
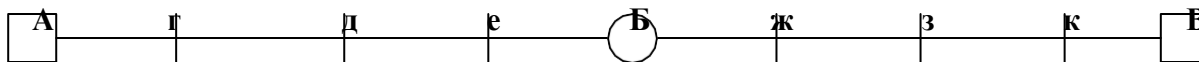


Рисунок 1 – Оптимальный вариант угловых вагонопотоков на направлении Е–Г–З

Задание 24

Определить эффективность отправления с промежуточной станции г маршрутов назначением на станцию к из 180 груженых вагонов за сутки, если: в составе поезда – 60 вагонов, Т_{эк} = 6 час, время работы сборного поезда на каждой станции участка – 0,5 часа, дополнительный простой при маршрутизации на станции погрузки 2 часа, а на станции выгрузки 3 часа.



2.3.3 Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. Выбор оптимальных параметров системы освоения вагонопотоков.
2. Исходные данные и последовательность расчетов плана формирования поездов.
3. Отправительская маршрутизация.
4. Методика расчета плана маршрутизации.
5. Необходимые условия для организации вагонопотоков с мест погрузки
6. Достаточное условие для организации вагонопотоков с мест погрузки
7. Что такое избыток и недостаток порожних вагонов. Сформулируйте необходимое условие формирования маршрутов из порожних вагонов.
8. Достаточное условие в зависимости от трех возможных случаев следования порожних вагонопотоков.
9. Расчет оптимального плана формирования поездов методом проф. Акулиничева В.М.
10. Классификация струй вагонопотоков.
11. Принцип формирования вариантов плана формирования одnogруппных сквозных поездов.
12. Определение групповых поездов. Положительные моменты организации групповых поездов.
13. Критерий организации вагонопотоков в групповые поезда. В чем заключается методика расчета плана формирования групповых поездов?
14. Возможные схемы организации вагонопотоков в групповые поезда.
15. Что должна обеспечивать организация местных вагонопотоков?
16. Что включает в себя расчет оптимального варианта плана формирования поездов в районе местной работы?

17. Варианта организации участкового вагонопотока.
18. Специализированные ускоренные поезда.
19. В каких случаях может осуществляться оперативная корректировка плана формирования поездов?
20. Что представляет собой организация вагонопотоков?

2.3.4 Курсовая работа

Курсовая работа на тему «Разработка плана формирования грузовых поездов»

Типовые исходные данные для выполнения курсовой работы

Курсовая работа включает в себя расчёты по экономически целесообразной организации вагонопотоков на заданном направлении. Схема направления приведена на рис. 1.

Курсовая работа должна быть представлена в виде пояснительной записки.

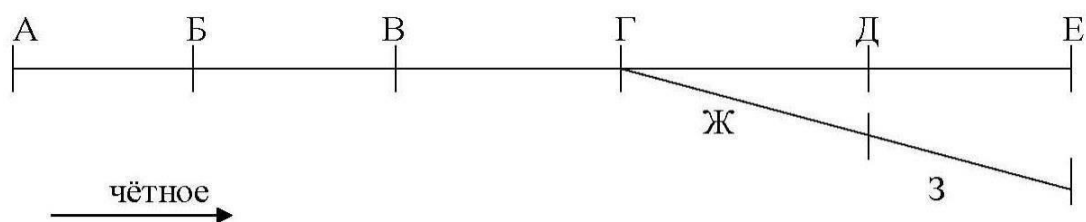


Рисунок 1 – Схема направления А – Е – 3

Примечание: А, Г, Е, 3 – сортировочные станции; Б, В, Д, Ж – участковые станции.

1. Исходные данные для выполнения курсовой работы определяются по 3-м последним цифрам учебного шифра студента из расчёта, что шифр состоит только из трёхразрядного числа. Например, в шифрах 626, 137, 004 цифры первого разряда будут соответственно 6, 7, 4; второго разряда – 2, 3, 0 и третьего разряда – 6, 1, 0.

2. Исходный гружёный вагонопоток выбирается из табл. 1 по цифре первого разряда учебного шифра и приводится в пояснительной записке с указанием «Всего» по каждой строке и по каждому столбцу.

3. Значение параметра накопления C принимается из табл. 2 по цифре второго разряда шифра.

4. Величина приведённой экономии от проследования вагона без переработки технической станции определяется из таблицы 3 по цифре третьего разряда шифра.

5. Действующий план формирования грузовых поездов представлен в табл. 4.

6. Из общего отправления вагонов с сортировочных и участковых станций и участков погрузка составляет:

- а) для станций А, Е, 3 – 20 %;
- б) для станций Б, В, Д, Ж – 50 %;
- в) для станции Г и участков В – Г, Г – Д, Г – Ж – 100 %;

7. Количество вагонов в составе грузового поезда принимается из табл. 5 по последней цифре учебного шифра.

8. Средний дополнительный простой при маршрутизации на станции погрузки – 3 часа, на станции выгрузки – 4 часа.

9. Время нахождения сборного поезда на промежуточной станции – 0,5 часа.

10. Параметр накопления порожних маршрутов C_p – 10.

11. Норма экономии вагоно-часов, возникающая из-за поступления на станцию назначения порожних вагонов маршрутами $t_{назн}$ – 4,5 вагоно-часа.

12. Общая экономия вагоно-часов в пути следования из-за более высокой скорости следования порожнего состава по сравнению с комбинированным $\sum T_{эк}^{сл} - 0.5$ вагоно-часов при проследовании поезда по целому участку.

Таблица 1 (Цифра 1-го разряда шифра 1)

НА ИЗ	А	Б	В	В – Г	Г	Г – Д	Д	Е	Г – Ж	Ж	З
А	—	410	430	—	259	—	269	327	4	110	265
Б	300	—	68	—	45	—	114	84	2	219	—
В	112	47	—	2	48	—	155	162	—	180	176
В – Г	13	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—
Г	154	—	110	—	—	—	220	110	2	—	136
Г – Д	—	—	—	29	—	—	1	—	16	—	13
Д	476	162	242	—	96	—	—	362	—	16	205
Е	321	297	175	—	56	—	78	—	—	38	130
Г – Ж	—	—	—	9	—	8	—	—	—	—	—
Ж	131	30	49	—	3	—	38	29	—	—	14
З	255	153	87	—	47	3	30	84	—	81	—

Таблица 2 – Значения параметра накопления С

Цифра учебного шифра	СТАНЦИИ							
	А	Б	В	Г	Д	Е	Ж	З
1	10,0	8,0	10,0	11,0	8,5	11,6	9,8	11,1

Таблица 3 – Величина приведенной экономии $T_{эк}$, ч

Станции	Б	В	Г	Д	Ж
Цифра учебного шифра 1	5,0	7,3	3,5	5,9	7,0

Таблица 4 – Действующий план формирования грузовых поездов

Станция формирования	Станция расформирования	Род поезда	Назначение включённых вагонов
1	2	3	4
А	Г	сквозной	Г и далее
А	Б	участковый	Б и далее до Г искл.
Б	В	участковый	В и далее
В	Г	участковый	Г и далее
Г	Е	сквозной	Е и далее
Г	З	сквозной	З и далее
Г	Д	участковый	Д и далее до Е искл.
Г	Ж	участковый	Ж и далее до З искл.
Д	Е	участковый	Е и далее
Ж	З	участковый	З и далее
Е	Г	сквозной	Г и далее
Е	Д	участковый	Д и далее
Д	Г	участковый	Г и далее
З	Г	сквозной	Г и далее

З	Ж	участковый	Ж и далее
Ж	Г	участковый	Г и далее
Г	А	сквозной	А и далее
Г	В	участковый	В и далее до А искл.
В	Б	участковый	Б и далее
Б	А	участковый	А и далее

Примечание: на каждой сортировочной и участковой станции направления А-Е-З формируются сборные поезда для развоза и сбора вагонов на прилегающих участках как четного, так и нечетного направлений следования.

Таблица 5

Состав поезда	Цифры учебного шифра
Гружёного	50
Порожного	60

Типовые вопросы для подготовки обучающихся к защите курсовой работы

1. Что представляет собой план формирования грузовых поездов?
2. Сформулируйте необходимые условия определения эффективности назначения маршрутов с мест погрузки.
3. В чем может выражаться достаточное условие определения эффективности назначения маршрутов с мест погрузки?
4. Сформулируйте необходимое условие формирования маршрутов из порожних вагонов.
5. Что такое избыток и недостаток порожних вагонов?
6. Как определяются исходные вагонопотоки для расчёта плана формирования одногруппных сквозных поездов?
7. В чем заключается суть метода непосредственного аналитического расчёта профессора В.М. Акулиничева
8. Какие струи считаются основными?
9. Какие струи называют дополнительными?
10. Какие струи называют присоединяемыми?
11. Как образуются вспомогательные назначения?
12. По каким правилам производится формирование вариантов ПФП?
13. Определение и положительные моменты организации групповых поездов.
14. Что является критерием организации вагонопотоков в групповые назначения?
15. Что содержит план формирования грузовых поездов?

2.4 Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций в 8 семестре ОФО/4 курсе ЗФО

2.4.1 Типовые вопросы (тестовые задания) для оценки знаниевого образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.1: Соблюдает требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения; охраны труда, производственной санитарии и пожарной безопасности на железнодорожном транспорте	Обучающийся знает: Основы технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.
31. График движения поездов – это: 1. нормативный документ, объединяющий и регламентирующий работу всех подразделений ЖДТ, связанных с движением поездов, отображающий процесс движения поезда в декартовой системе координат, где ось X — это ось времени, а ось Y — ось расстояния 2. нормативный документ, объединяющий и регламентирующий работу всех подразделений ЖДТ, связанных с движением поездов, 3. нормативный документ, отображающий процесс движения поезда в декартовой системе координат, где ось X — это ось времени, а ось Y — ось расстояния	
32. Что показывает потребная пропускная способность? 1. число поездов, которое необходимо пропустить для выполнения плана перевозок 2. максимальное число поездов, которое можно пропустить по участку 3. число поездов, которое может быть пропущено при изменении технической вооруженности участка	
33. Разрешается ли, прокладка ниток графика на однопутном участке в период производства технологических «окон»? 1. не разрешается 2. разрешается 3. да, но только в исключительных случаях 4. не имеет значения	
34. Выбор схемы прокладки сборных поездов на однопутном участке, определяется по: 1. числу отправленных на участок и вывозимых с участка вагонов 2. числу прибывших на участок вагонов 3. числу отправленных на участок вагонов 4. числу вывозимых с участка вагонов	
35. Наибольшее количество груза, которое может быть перевезено за год по железной дороге, называется: 1. провозной способностью 2. пропускной способностью 3. перерабатывающей способностью	
36. Диаграмма местных вагонопотоков составляется на основании: 1. размеров погрузки и выгрузки на промежуточных станциях участка 2. размеров погрузки и выгрузки на участковых станциях 3. размеров погрузки и выгрузки на одной промежуточной станции	

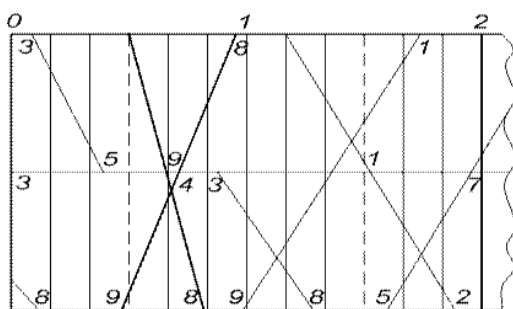
37. На основании данных среднесуточных вагонопотоков и расчетных составов поездов на каждом участке определяется?
1. общее количество грузовых поездов
2. унифицированная норма веса поездов
3. средняя динамическая нагрузка вагонов
4. унифицированная графическая норма длины состава
38. На непараллельность графика оказывает влияние:
1. различие скоростей движения поездов
2. величина пропускной способности
3. путевое развитие промежуточных станций
4. время хода поездов по максимальному перегону
39. Минимальное время от момента прибытия грузового поезда (или пассажирского) на отдельный пункт, до момента прибытия на тот же отдельный пункт встречного грузового или пассажирского – это?
1. интервал одновременного прибытия
2. интервал скрещения
3. интервал попутного отправления
4. интервал попутного прибытия
40. Минимальное время от момента прибытия, либо проследования отдельного пункта грузовым или пассажирским поездом до момента отправления на тот же перегон встречного грузового или пассажирского поезда – это:
1. интервал скрещения
2. интервал попутного отправления
3. интервал попутного прибытия
4. интервал одновременного прибытия

2.4.2 Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.1: Соблюдает требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения; охраны труда, производственной санитарии и пожарной безопасности на железнодорожном транспорте	Обучающийся умеет: Соблюдать требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.
Задание 25 Определить <u>провозную</u> способность железнодорожной однопутной линии, если: период графика однопутного перегона 38 мин., масса поезда нетто 3000 т., масса вагона нетто 40 т., масса тары вагона 20 т., грузопоток перевозимый в ускоренных и сборных поездах 2 млн. т., полезная длина приемо-отправочных путей 850 м., длина вагона 14 м.	
Задание 26 Определить тип графика	
1. Однопутный частично-пакетный 2. Непараллельный двухпутный	

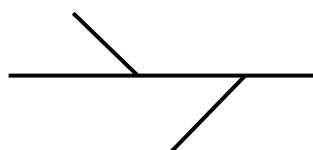
3. Параллельный двухпутный
4. Непараллельный парный однопутный



Задание 27

Определить интервал.

1. $\tau_{\text{по}}$
2. $\tau_{\text{нп}}$
3. $\tau_{\text{оп}}$
4. $\tau_{\text{бс}}$



ПК-3.1: Соблюдает требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения; охраны труда, производственной санитарии и пожарной безопасности на железнодорожном транспорте

Обучающийся владеет: Навыками соблюдения требования технической документации и нормативных актов по организации управления движением поездов, порядок и правила организации движения поездов при различных системах регулирования движения.

Задание 28

Требуется:

1. Проложить поезд на ГДП (на однопутном перегоне);
2. Определить время прибытия поезда на конечный пункт

Дано:

1. Расписание и маршрут следования поездов (таблица 1);
2. Перегонные времена хода, нормы стоянок поездов (таблица 2)
3. Тяга – электрическая. Время на разгон – 2 мин., на замедление – 1 мин.

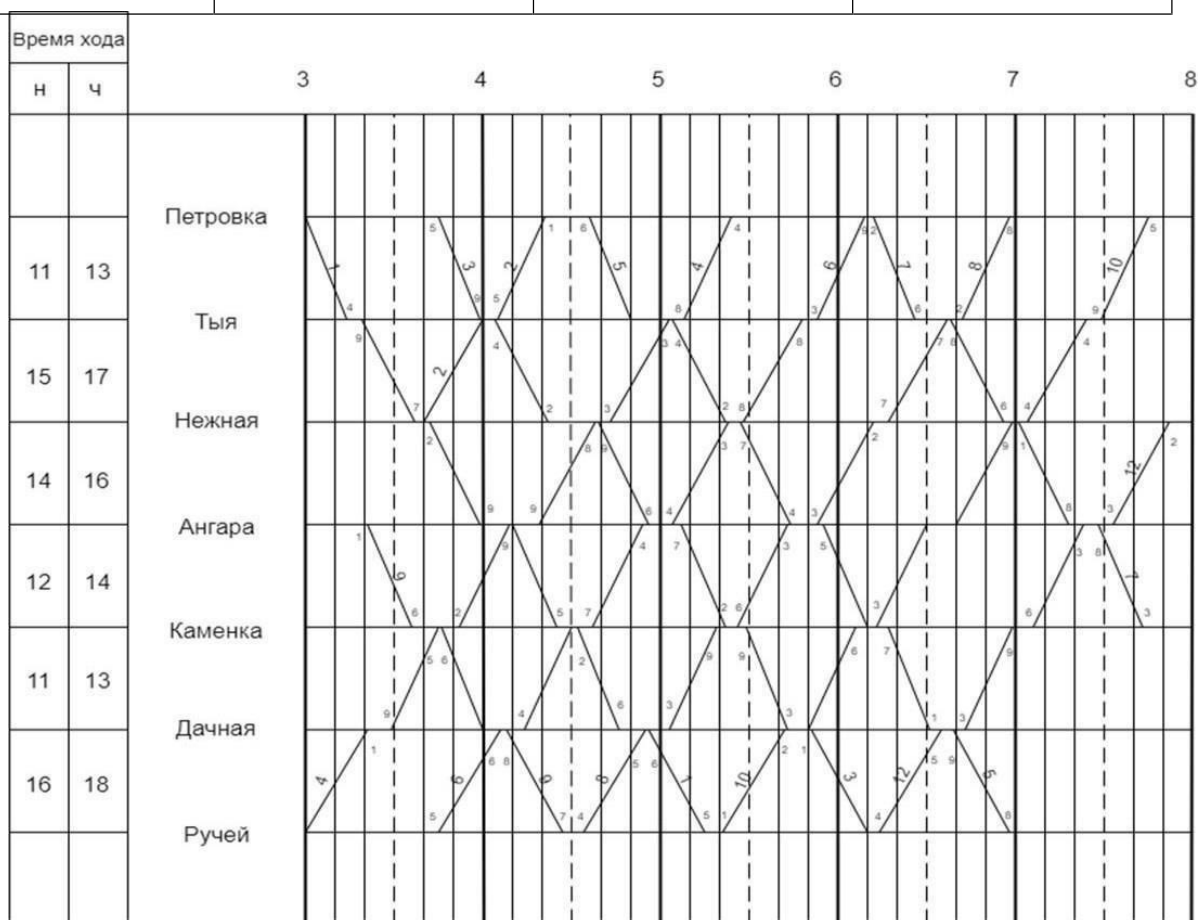
Таблица 1 - Расписание и маршрут следования поездов

	№ поезда	Маршрут следования	Время отправления
1	1	Петровка - Ручей	3.00
2	4	Ручей - Петровка	3.00
3	9	Ангара - Ручей	3.21
4	3	Петровка - Ручей	3.45
5	6	Ручей - Петровка	3.45
6	5	Петровка - Ручей	4.36
7	2	Нежная - Петровка	3.40
8	8	Ручей - Петровка	4.34
9	10	Ручей - Петровка	5.21

10	7	Петровка - Каменка	6.12
11	12	Ручей - Нежная	6.14

Таблица 2 – Перегонные времена хода

Перегон	Перегонное время хода, мин		Станция и время стоянок, мин
	четное	нечетное	
Петровка-Тыя	13	11	Тыя-5
Тыя-Нежная	17	15	Нежная-5
Нежная-Ангара	16	14	Ангара-10
Ангара-Каменка	14	12	Каменка-7
Каменка-Дачная	13	11	Дачная-8
Дачная- Ручей	18	16	



Задание 29

1. Составить диаграмму местных вагонопотоков между опорными станциями.

Данные о погрузке и выгрузке на промежуточных станциях участка Н-Д приведены в таблице 5.

Таблица 5 – Данные о погрузке и выгрузке на промежуточных станциях участка Н-Д

Опорные станции	Погрузка				Выгрузка				Баланс вагонов	
	в четном направл.		в нечетном направл.		в четном направл.		в нечетном направл.		избыток «+»	недостаток «-»
	%	ваг.	%	ваг.	%	ваг.	%	ваг.		
2	20	12	35	18	40	22	30	19	+ 11	—
4	45	26	35	18	35	19	50	32	+ 7	—
6	35	21	30	15	25	14	20	13	—	- 9

Всего	100	59	100	51	100	55	100	64	+ 18	– 9
-------	-----	----	-----	----	-----	----	-----	----	------	-----

Задание 30

Определить эксплуатируемый парк локомотивов, потребный для вождения поездов на участке.

Дано:

$N_{гр}$ – количество пар грузовых поездов в сутки = 10 пар поездов;

K_l - коэффициент потребности локомотивов на пару поездов = 0,39.

2.4.3. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. График движения поездов.
2. Элементы графика движения поездов и их расчет.
3. Методы и последовательность расчетов пропускной и провозной способности железнодорожных линий.
4. Скорости движения поездов и определяющие их факторы.
5. Управление местной работой на участках железных дорог.
6. Методика составления графика движения поездов.
7. Организация тягового обслуживания поездов.
8. Руководство движением поездов.
9. Определение потребности в усилении пропускной и провозной способности железных дорог.
10. Выбор способов усиления пропускной и провозной способности линии.
11. Мероприятия, связанные с увеличением массы грузовых поездов.
12. Мероприятия, связанные с увеличением размеров движения.
13. Расчет станционных и межпоездных интервалов
- 14.Расчет пропускной способности участков по перегонам при параллельном графике
15. Расчет пропускной способности участков по перегонам при непараллельном графике
16. Расчет по организации местной работы участков
17. Составление графика движения поездов
18. Расчеты по увеличению пропускной способности перегонов и участков.
19. Расчеты по увеличению веса грузовых поездов.

2.4.4 Курсовой проект

Курсовой проект на тему «Разработка графика движения поездов»

Типовые исходные данные для выполнения курсового проекта

Исходные данные для выполнения курсового проекта определяются по трём последним цифрам учебного шифра студента (определяемого по номеру студенческого билета или зачетной книжки). Например, в шифрах 6129, 1037, 5004 цифры первого разряда будут соответственно 9, 7, 4, второго разряда – 2, 3, 0, третьего разряда – 1, 0, 0. Во избежание ошибок в выборе исходных данных по своему учебному шифру рекомендуется в пояснительной записке после каждого выбора расчётного параметра указывать учебный шифр.

1. Расположение железнодорожных участков А-Б и Б-В на направлении перевозок приведено на рисунке 1. Основные параметры участков приведены в таблице 1.

Вариант данных для курсового проекта выбирается по таблице 1 по цифре первого разряда учебного шифра.

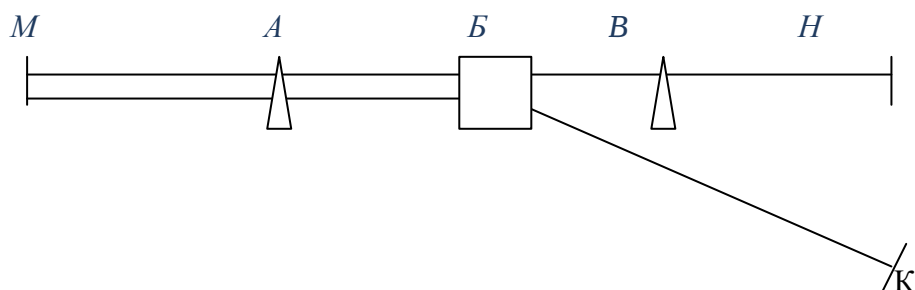


Рисунок 1- Схема расположения участков на ж.д. направлении

2. Характеристика станций на направлении А-Б-В:

- ст. Б – сортировочная с основным депо;
- ст. А, В – участковые с оборотным депо;
- промежуточные станции на двухпутном участке А-Б имеют по одному обгонному пути для каждого направления;
- промежуточные станции на однопутном участке Б-В имеют по 3 пути (включая главный), а некоторые из них – по четыре (эти станции при необходимости устанавливаются студентом).

3. Род тяги для грузовых и пассажирских поездов на ж.д. участках принимается по цифре первого разряда учебного шифра: электрическая (ВЛ-80, ЧС-4) - если цифра нечетная; тепловая тяга (2ТЭ – 10) - если цифра чётная.

Таблица 1 - Параметры железнодорожных участков

Параметры участков	Номер варианта - 0
Участок А-Б	
- число главных путей	2
- длина, км	150
- число промежуточных станций:	
всего.....	7
вт.ч. с грузовой работой.....	3
Участок Б-В	
- число главных путей.	1
- длина, км	90
- число промежуточных станций:	
всего.....	5
В т.ч. с грузовой работой.....	2

Исходные данные для определения размеров движения поездов

1. Размеры движения пассажирских, пригородных и ускоренных грузовых поездов принимаются по таблице 2.

Таблица 2 - Количество пассажирских, пригородных и ускоренных грузовых поездов

Участок	Размеры движения (пар поездов)			
	Скорые пассажирские	Пассажирские	Пригородные	Ускоренные грузовые
Двухпутный	2	1	8	3
Однопутный	1	1	2	1

Все пригородные поезда следуют в пределах рассматриваемых участков А-Б (8 пар, номера 4-8 в таблице 3) или Б-В (3 пары, номера 17-19 в таблице 3) .

На направлении А-Б-В курсируют - один скорый, один пассажирский и один ускоренный грузовой поезд (в табл..3 соответственно №№1,3,12,15,16,19).

На направлении А-Б-К курсируют - второй скорый и два ускоренных грузовых (в таблице 3 соответственно №№2,13,14).

2. Время отправления чётных поездов со станции А принимается по таблице 3 по цифре первого разряда, время отправления нечётных поездов со ст. В – по цифре второго разряда, время прибытия поездов из К на ст. Б и отправления пригородных поездов со ст. Б (на А или В) по цифре третьего разряда.

Таблица 3 - Время отправления скорых пассажирских, пригородных и ускоренных грузовых поездов с технических станций

Категория поезда	Цифра учебного шифра -
Двухпутный участок А-Б	
1.Скорый пасс.	8
2.Скорый пасс.(на К)	14
3.Пассажирский	22
4.Пригородный	4-30
5. То же	6
6. То же	7
7. То же	10
8. То же	14-30
9. То же	17
10. То же	19
11. То же	21
12.Ускоренный грузовой	23-30
13. То же (на К)	1
14. То же (на К)	3
Однопутный участок Б-В	
15.Скорый пасс.	5
16.Пассажир-ский	13
17.Пригород-ный	6
18.Пригород-ный	18
19.Ускоренный грузовой	10-30

Исходные данные, необходимые для определения размеров движения и категории грузовых поездов приведены в таблице 4 и 5. Вариант выбирается по цифре первого разряда учебного шифра. Таблица 4 - Среднесуточные вагонопотоки на направлении перевозок, без учета местных вагонопотоков, (N_{сут} -N_{сб})

Период (месяц)	Вагонопотоки (ваг/сут) в четном/нечетном направлении. Номер варианта - 0					
	М-Н	М-Б	М-К	А-Б	Б-Н	Б-В
Максимальных грузовых перевозок	<u>305</u>	<u>280</u>	<u>1110</u>	<u>225</u>	<u>330</u>	<u>260</u>
	315	225	1080	350	330	250

Таблица 5 - Данные для определения расчётных составов грузовых поездов на однопутном участке (принимаются по цифре первого разряда учебного шифра)

Наименование	Значение данных по вариантам - 0
Унифицированная норма веса поезда, т	4000
Унифицированная норма длины состава, усл. ваг	71
Средняя динамическая нагрузка вагона, т/ваг	58,8

Исходные данные по основным нормативам и элементам графика

1. Время стоянки пассажирских, пригородных и ускоренных грузовых поездов на станциях:

- скорых и пассажирских поездов на участковых и сортировочных станциях – по 10 мин;
- пассажирских поездов на опорных станциях – по 2 мин., пригородных поездов на всех промежуточных станциях – по 2 мин;
- ускоренных грузовых – на сортировочных и участковых станциях в соответствии с технологическим процессом;

2. Нормы времени на обработку составов поездов и локомотивов на технических станциях:

- минимальное время (технологическая норма) нахождения грузовых поездов: транзитных, проходящих станцию без переработки – 30 мин; поездов своего формирования – 35 мин;
- минимальное время (технологическая норма) нахождения на станции оборота локомотивов: электровозов – 60 мин, тепловозов – 80 мин; на станции основного депо – по 40 мин.

3. Время хода грузовых поездов по перегонам определяется для нечётных поездов по цифре первого разряда учебного шифра, для чётных – по цифре второго разряда по таблице 6.

Таблица 6 - Время хода грузовых поездов

Номера перегонов (от ст. А)	Цифры учебного шифра - 0
Двухпутный участок	
1	16
2	17
3	15
4	21
5	18
6	16
7	19
8	17
Однопутный участок	
9	14
10	16
11	17
12	18
13	15
14	14

Время хода пассажирских поездов (в т.ч. скорых пассажирских и ускоренных грузовых) равно 0,75 от чистого времени хода грузовых поездов с округлением до целых минут.

Время разгона грузовых поездов: 2 мин при электрической тяге, 3 мин при тепловозной тяге; время замедления одинаково – 1 мин. Для пассажирских поездов разгон – 1 мин, замедление – 1 мин.

Исходные данные и указания для расчёта станционных и межпоездных интервалов:

1. В проекте необходимо определить станционные интервалы $\tau_{нп}$, $J_{нр}$, $J_{от}$, межпоездной интервал J на однопутном и двухпутном участках. Интервал скрещения τ_c принять равным 1 мин.

2. При выполнении расчётов принять:

- средняя длина блок-участков между проходными светофорами двухпутных участков – 2200 м, а на однопутных – 2000 м. Длина блок - участков: первого перед входным светофором и первого после выходного светофора на двухпутном участке – 1800 м, а на однопутном – 1500 м;
- нормативы времени на выполнение отдельных операций при приёме, отправлении, пропуске поездов принять в соответствии /2,6/;

- на однопутном участке все станции имеют поперечную схему и на всех станциях не возможен одновременный приём поездов встречных направлений;
- полезную длину станционных путей на участках АБ и БВ – в соответствии с заданием, см. таблицу 9;
- длину горловин на промежуточных станциях: 400м - при тепловой тяге, 500м – при электрической тяге;
- длину грузовых поездов – максимальную по длине станционных путей (таблица 9);
- длину пассажирских поездов – 500м.

Исходные данные для определения схем и технологии местной работы на железнодорожных участках

1. Общий объём погрузки на станциях участков принимается по данным таблице 7:

- в чётном направлении – по цифре первого разряда учебного шифра;
- в нечётном направлении – по цифре второго разряда учебного шифра.

Объём выгрузки на станциях участков принимается по данным таблицы 7:

- в чётном направлении – по цифре третьего разряда учебного шифра;
- в нечётном направлении - по цифре первого разряда с добавлением 5 вагонов.

Таблица 7 - Общая погрузка (выгрузка) на участках

Участок	Цифра учебного шифра - 0
Двухпутный (3 опорных станции)	51
Однопутный (2 опорные станции)	55

2. Распределение погрузки и выгрузки по опорным станциям участков принимается по данным таблице 8.

Таблица 8 - Распределение погрузки и выгрузки по опорным станциям участков

Промежуточные станции		Погрузка (отправляются)				Выгрузка (прибывают)			
		в четном направлении		в нечетном направлении		с четными поездами		с нечетными поездами	
		%	Ваг.	%	Ваг.	%	Ваг.	%	Ваг.
Двухпутный участок.	2	20		35		40		30	
	4	45		35		35		50	
	6	35		30		25		20	
Всего		100		100		100		100	
Однопутный участок	10	40		50		65		45	
	12	60		50		35		55	
Всего		100		100		100		100	

3. Для определения количества сборных поездов используются данные, приведенные в таблице 9 и 10.

Таблица 9 - Весовые нормы грузовых поездов (участковые) и полезная длина станционных путей

Характеристики	Цифры учебного шифра - 0
Расчётный вес поезда для участка (брутто), т	4200
Длина станционных путей, м	1050

Примечание: значения характеристик в таблице принимаются по цифре первого разряда шифра.

Таблица 10 - Характеристика грузовых вагонов

Показатели	Цифры учебного шифра - 0
Масса вагона (брутто), т	67,0
Тара вагона, т	22
Средняя длина вагона, м	14,15

Примечание: масса вагона брутто и средняя длина вагона принимаются по цифре первого разряда учебного шифра, тара вагона – по цифре второго разряда шифра.

4. Выбор схемы прокладки местных поездов на двухпутном участке производится на основе технико-экономического сравнения двух принципиальных схем:

1. Нечётные поезда развозят вагоны, чётные – собирают.
2. Чётные поезда развозят вагоны, нечётные - собирают.

При выполнении расчётов принять:

- время работы сборного поезда на промежуточной станции – 30 мин;
- минимальное время нахождения вагона на промежуточной станции – 6 ч;
- приведённые стоимости одного локомотива – часа поездного локомотива и вагона часа - задаются преподавателем;
- маневровые и грузовые операции на промежуточных станциях производятся в светлое время суток;
- направление регулировки порожних вагонопотоков принять по последней цифре шифра:
 - нечётная цифра – нечётное направление;
 - чётная цифра – чётное направление.

На однопутном участке выбор рационального варианта прокладки местных поездов производится на основе сравнения сумм местных вагонопотоков, поступающих на участок и вывозимых с участка, по каждой технической станции, ограничивающей участок.

Указания к составлению графика движения поездов на участках направления

1. График движения поездов составляется на участках А-Б и Б-В на размеры движения месяца максимальных грузовых перевозок.

2. Количество сборных поездов во всех вариантах графиков принять по вагонопотокам месяца максимальных грузовых перевозок.

Увязка оборота локомотивов во всех вариантах графиков выполняется на станциях А и В, стоянка грузовых поездов (транзит без переработки) определяется при составлении графика на станциях А, Б, В.

Типовое задание для выполнения курсового проекта

Выполнение проекта предусматривает разработку следующих вопросов, составляющих его содержание:

Введение

1 Исходные данные

1.1 Техническая характеристика железнодорожных участков

1.2 Исходные данные для определения размеров движения поездов, основных нормативов и элементов графика

2 Организация местной работы на железнодорожных участках

2.1 Определение погрузки и выгрузки на опорных станциях и количества сборных поездов на участках

2.2 Выбор схем развоза местного груза на участках

3 Определение размеров грузового движения и элементов графика

3.1	Определение размеров движения грузовых поездов
3.2	Расчет станционных и межпоездных интервалов
4	Определение пропускной способности участков
4.1	Расчёт наличной пропускной способности участков
4.2	Расчёт потребной пропускной способности участков
5	Составление графика движения поездов
5.1	Составление графика движения поездов (без выделения стабильной части поездопотока)
6	Расчёт качественных показателей вариантов графика по грузовому движению
	Заключение
	Список использованных источников
	Приложение

Типовые вопросы для подготовки обучающихся к защите курсового проекта

1. График движения поездов, его назначение и требования, предъявляемые к нему.
2. Исходные данные, необходимые для разработки ГДП.
3. Нумерация поездов на железных дорогах РФ.
4. Как определяются среднесуточные вагонопотоки для разработки ГДП?
5. Как по диаграмме местных вагонопотоков: а) определить погрузку и выгрузку на участке; б) количество сборных поездов?
6. Какая разница в определении простоя местного вагона и простоя вагона под одной грузовой операцией?
7. Как определить для данной станции, нужно ли подсылать порожние вагоны?
8. Какие требования учитывают при разработке схемы развоза местного груза на участке?
9. Как определяется количество сборных и вывозных поездов?
10. Как влияет количество пар сборных поездов на простой местного вагона?
11. Как определяется количество грузовых поездов на участке (без учёта сборных и вывозных)?
12. Дать определение понятиям унифицированная норма веса и длины состава поезда.
13. Дать определение понятию средняя динамическая нагрузка вагона.
14. Соотношение каких параметров учитывается при определении расчётного состава поезда?
15. Как определяется количество ниток грузовых поездов в графиках движения?
16. Дать определение понятиям станционный и межпоездной интервал.
17. Какие станционные интервалы Вы знаете?
18. Как определяется межпоездной интервал при автоблокировке?
19. Дать определение понятиям наличная и потребная пропускная способность. В каких единицах они измеряются?
20. Как определить наличную пропускную способность участка, состоящего из 6 перегонов?
21. Как принимается значение $T_{пер}$ при определении наличной пропускной способности однопутного участка?
22. Потребная пропускная способность участка и порядок её определения.
23. Как определяется приведённое количество поездов на участке?
24. Что характеризует коэффициент съёма?
25. Требования, предъявляемые к прокладке грузовых поездов на участке.
26. Какой поезд называется сквозным, участковым, сборным, вывозным?
27. Какой график Вы разработали?
28. Показатели графика движения поездов и порядок их определения.
29. Дать определение участковой, технической и ходовой скоростей. Как они определяются?
30. Как определяется время нахождения локомотива на станции оборота и на участке?
31. Как определяется эксплуатируемый парк локомотивов на участке?
32. Как определяется среднесуточный пробег локомотивов?
33. Как влияет число пассажирских поездов на участковую скорость грузовых?
34. Одинаковы ли значения участковых скоростей на однопутном и двухпутном участках?

2.5 Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций в 9 семестре ОФО/5 курсе ЗФО

2.5.1 Типовые вопросы (тестовые задания) для оценки знаниевого образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.2: Использует навыки анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы	Обучающийся знает: Основные показатели эксплуатационной работы; данные, связанные с выполнением показателей на железнодорожной станции; основы подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы
41. Из чего складывается показатель «погрузка»? $U = U_{мс} + U_{вывоз}$ а) $U_{погр} = U_{погр} + U_{вывоз}$ б) $U_{погр} = U_{мс} + U_{вывоз}$ в) $U_{погр} = U_{мс} + U_{мс}$ г) $U_{погр} = U_{погр} + U_{вывоз}$	
42. Из чего складывается показатель «выгрузка»? $U = U_{мс} + U_{вывоз}$ а) $U_{вывоз} = U_{вывоз} + U_{вывоз}$ б) $U_{вывоз} = U_{мс} + U_{вывоз}$ в) $U_{вывоз} = U_{вывоз} + U_{вывоз}$ г) $U_{вывоз} = U_{тр} + U_{вывоз}$	
43. Как рассчитывается показатель «работа»? $U = U_{погр} + U^{зр} = U_{погр} + U^{зр}$ а) $U = U_{погр} + U^{зр} = U_{погр} + U^{зр}$ б) $U = U_{вывоз} + U^{зр} = U^{зр} + U^{зр}$ в) $U = U_{погр} + U^{зр} = U_{погр} + U^{зр}$ г) $U = U_{вывоз} + U^{зр} = U_{погр} + U^{зр}$	
44. По какой формуле определяется оборот вагона общего рабочего парка? а) $Q_{\text{свт.}} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n}{V_{\text{уч}}} + \frac{L_n}{L_{\text{г}}} \cdot t_{\text{мех}} + K_{\text{м}} \cdot t_{\text{зр}} \right)$ б) $Q_{\text{свт.}} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n}{L_{\text{г}}} \cdot t_{\text{мех}} + K_{\text{м}} \cdot t_{\text{зр}} \right)$	

$$\text{в) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n}{V_{yc}} + K_m \cdot t_{\epsilon} \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{г) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n}{V_{yc}} + \frac{L_n}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} \right), \quad \text{сут.,}$$

45. По какой формуле определяется оборот местного вагона?

$$\text{а) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n^M}{V_{yc}} + \frac{L_n^M}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{m^M} \cdot t_{\epsilon p} (1 - \gamma) \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{б) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n^M}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{m^M} \cdot t_{\epsilon p} (1 - \gamma) \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{в) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n^M}{V_{yc}} + K_{m^M} \cdot t_{\epsilon p} (1 - \gamma) \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{г) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n^M}{V_{yc}} + \frac{L_n^M}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} \right), \quad \text{сут.,}$$

46. По какой формуле определяется оборот транзитного груженого вагона?

$$\text{а) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_{mp}^n}{V_{yc}} + \frac{L_n^M}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{m^M} \cdot t_{\epsilon p} (1 - \gamma) \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{б) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_{mp}^n}{V_{yc}} + \frac{L_n^M}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{m^M} \cdot t_{\epsilon p} (1 - \gamma) \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{в) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_{mp}^n}{V_{yc}} + \frac{L_n^M}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{m^M} \cdot t_{\epsilon p} (1 - \gamma) \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{г) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_{mp}^n}{V_{yc}} + \frac{L_n^M}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{m^M} \cdot t_{\epsilon p} (1 - \gamma) \right), \quad \text{сут.,}$$

47. По какой формуле определяется оборот порожнего вагона?

$$\text{а) } Q_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_{por}^n}{V_{yc}} + \frac{L_{por}^n}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{por^M} \cdot t_{\epsilon p} \cdot \gamma \right), \quad \text{сут.,}$$

$$\text{б) } Q_{\epsilon}^{nop} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n^{nop}}{L_{\epsilon}} \cdot t_{mex} + K_{\epsilon}^{nop} \cdot t_{\epsilon p} \cdot \gamma \right), \quad \text{сут}$$

$$\text{в) } Q_{\epsilon}^{nop} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n^{nop}}{V_{yч}} + K_{\epsilon}^{nop} \cdot t_{\epsilon p} \cdot \gamma \right), \quad \text{сут}$$

$$\text{г) } Q_{\epsilon}^{nop} = \frac{1}{24} \left(\frac{L_n^{nop}}{V_{yч}} + \frac{L_n^{nop} \cdot t_{mex}}{L_{\epsilon}} \right), \quad \text{сут}$$

48. По какой формуле определяется «полный рейс вагона общего рабочего парка»?

$$\text{а) } L_n = \frac{\Sigma n S_{\epsilon p} + \Sigma n S_{nop}}{U} \quad \text{км}$$

$$\text{б) } L_n = \frac{\Sigma n S_{\epsilon p} + \Sigma n S_{nop}}{U_{вызр}} \quad \text{км}$$

$$\text{в) } L_n = \frac{\Sigma n S_{\epsilon p} + \Sigma n S_{nop}}{U_{нозр}} \quad \text{км}$$

$$\text{г) } L^n = \frac{\Sigma n S_{\epsilon p} + \Sigma n S_{nop}}{U_{вызр} + U_{нозр}} \quad \text{км}$$

49. Какие возможности обеспечивает МАЛС ?

а) Обеспечивает безопасность манёвров и горочных операций с составом на железнодорожных станциях, передаёт на локомотивы по радиоканалу маршрутные задания и разрешенные скорости движения, не позволяет проезжать светофоры с запрещающим показанием и нарушать скоростной режим, контролирует движение и местоположение локомотивов средствами навигации с представлением результатов на графическом экране и регистрацией графических и текстовых протоколов;

б) Обеспечивает разработку ТРА станции;

в) Обеспечивает управление персоналом станции.

50. По какой формуле определяется «вагонное (транзитное) плечо»?

$$\text{а) } L_{\epsilon} = \frac{\Sigma n S}{\Sigma n_{mex}} \quad \text{км}$$

$$\text{б) } L_{\epsilon} = \frac{\Sigma n S_{\epsilon p}}{\Sigma n_{py}} \quad \text{км}$$

$$\text{в) } L_{\epsilon} = \frac{\Sigma n S_{nop}}{\Sigma n_{mex}} \quad \text{км}$$

$$r) \quad L_6 = \frac{\sum nS}{\sum n_{mp}} \quad \text{КМ}$$

2.5.2 Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-3.2: Использует навыки анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы	Обучающийся умеет: Анализировать выполнение показателей эксплуатационной работы; анализа данные, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; готовить маршруты приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контролировать внесение изменений в нормативно-технические документы

Задание 31

Найти среднее значение величины «условных вагонов/состав»

№	№ поезда	$M_{\text{физ}}$, вагонов/состав	$Q_{\text{бр}}$, тонн/состав	$M_{\text{усл}}$, вагонов/состав
1	2410	56	3986	62
2	2271	56	4026	62
3	2403	56	3986	62
4	2303	45	3993	51
5	2261	45	3970	51
6	2261	45	3986	51
7	2765	64	6213	71
8	2771	64	6213	71
9	2771	64	6213	71

Задание 32

Найти среднее значение величины « $Q_{\text{бр}}$, тонн /состав»

№ п/п	№ поезда	$M_{\text{физ}}$, вагонов/состав	$Q_{\text{бр}}$, тонн/состав	$M_{\text{усл}}$, вагонов/состав
1	2410	56	3986	62
2	2271	56	4026	62
3	2403	56	3986	62
4	2303	45	3993	51
5	2261	45	3970	51
6	2261	45	3986	51
7	2355	45	3980	51
8	2261	45	3986	51
9	2765	64	6213	71
10	2771	64	6213	71
11	2771	64	6213	71

Задание 33

Рассчитать нормы погрузки, выгрузки, ввоза, вывоза, местного сообщения для железной дороги и ее регионов управления. Дорога К состоит из трех регионов управления (РУ1, РУ2, РУ3) и имеет междорожные стыки П-3, Р, Д с соседними дорогами Ю-В, М и Ю-У. Схема дороги К показана на рисунке 1. Границы регионов управления: РУ1- ст. П-3 и К включительно; РУ2 – ст. К искл., ст. Р вкл. и РУ3 – ст. К искл., ст. Д вкл. Грузовые вагонопотоки представлены в таблице 1.



Рисунок 1 – Схема дороги К

Таблица 1 – Грузовые вагонопотоки

	Ю-В	РУ1	РУ2	М	РУ3	Ю-У
Ю-В	-	209	155	1274	127	1729
РУ1	182	155	100	55	82	100
РУ2	164	82	109	64	73	109
М	683	55	46	-	100	273
РУ3	288	55	73	55	91	82
Ю-У	1001	32	109	455	64	-

ПК-3.2: Использует навыки анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы

Обучающийся владеет: Навыками анализа выполнения показателей эксплуатационной работы; анализа данных, связанных с выполнением показателей на железнодорожной станции; подготовки маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений, работы с информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению эксплуатационной деятельностью на железнодорожной станции; контроля внесения изменений в нормативно-технические документы

Задание 34

Определить правильно ли указаны категории поездов:

№ п/п	№ поезда	$M_{\text{Физ}}$, вагонов/состав	$Q_{\text{БР}}$, тонн/состав	$M_{\text{Усл}}$, вагонов/состав	Категория поезда
1	2401	47	4010	54	1
2	2317	62	3830	71	1
3	2103	60	3928	56	1
4	2271	61	3990	67	1
5	2403	60	4019	67	1
6	2405	61	3987	67	1
7	2269	56	3970	62	1
8	2419	56	4017	62	1
9	2271	56	4026	62	1
10	2403	56	3986	62	1
11	2303	45	3993	51	1
12	2317	45	3970	51	1
13	2355	45	3980	51	1

14	2261	45	3986	51	1
15	2765	64	6213	71	3
16	2265	64	6212	71	3
17	2771	64	6214	71	3
18	2271	47	3986	54	1
19	2261	47	3979	54	1
20	2263	47	3981	54	1

Указаны категории поездов: а) правильно; б) ошибочно.

Задание 35

Определить правильно ли указаны значения величины « P , т/м»:

№ п/п	№ поезда	$M_{\text{физ}}$, вагонов/состав	$Q_{\text{БР}}$, тонн/состав	$M_{\text{усл}}$, вагонов/состав	P , т/м
	2419	56		62	
		56		62	3,5
3	2403	56	3986	62	3,7
4	2303	45		51	5,1
5	2317	45		51	5,3
6	2355	45	3980	51	4,8
7	2261	45		51	
	2765	64		71	
		64	6212	71	5,3

Указаны значения величины « P , т/м»: а) правильно; б) ошибочно

Задание 36

Определить правильно ли рассчитано значение величины « $M_{\text{физ}}$ », равное 45 вагонов/состав.

№ поезда	$M_{\text{физ}}$, вагонов/состав	$Q_{\text{БР}}$, тонн/состав	$M_{\text{усл}}$, вагонов/состав
	56	4017	62
	56	4026	62
3	56	3986	62
	45		51
	45		51
	45	3980	51
	45	3986	51
8	64	6212	71
	64	6212	71

Определено значение величины « $M_{\text{физ}}$, вагонов/состав», равное 45, а) правильно; б) ошибочно

2.5.3. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. Порядок разработки технических норм с учетом новейших технологий управления движением транспортных средств
2. Нормы погрузки и выгрузки
3. Расчет норм погрузки выгрузки
4. Нормы передачи вагонов и поездов по стыковым пунктам
5. Расчет норм передачи вагонов и поездов по стыковым пунктам
6. Порядок построения схемы приема и сдачи вагонов по стыковым пунктам

7. Определение транзитного вагонопотока технических станций
8. Расчет транзитного вагонопотока технических станций
9. Определение размеров поездной работы
10. Оборот вагона общего рабочего парка
11. Расчет нормы оборота вагона общего рабочего парка
12. Нормы участковой скорости и простоя вагонов на станции
13. Оборот местного вагона
14. Расчет нормы оборота местного вагона
15. Определение пробега местных вагонов
16. Оборот транзитных и порожних вагонов
17. Расчет норм оборота транзитного и порожнего вагонов
18. Определение пробега местных вагонов
19. Оборот транзитных и порожних вагонов
20. Расчет норм оборота транзитного и порожнего вагонов
21. Нормирование среднесуточного пробега и производительности вагона рабочего парка
22. Эксплуатируемый парк локомотивов и показатели его использования
23. Расчет эксплуатируемого парка локомотивов и показателей его использования
24. Управление работой локомотивов
25. Управление работой локомотивных бригад
26. Расчет потребного штата локомотивных бригад
27. Нормирование продолжительности составляющих оборота локомотивной бригады
28. Установление экономически целесообразных масс составов грузовых поездов
29. Расчеты по установлению экономически целесообразных масс составов грузовых поездов
30. Подготовка исходных данных для выполнения расчетов на ЭВМ по установлению экономически целесообразных масс составов грузовых поездов

2.5.4 Курсовая работа

Курсовая работа на тему «Расчет технических норм эксплуатационной работы»

Типовые исходные данные для выполнения курсовой работы

Исходные данные для выполнения курсовой работы определяются по трехразрядному числу учебного шифра студента. Например, в шифрах 325, 134, 087 цифры первого разряда будут соответственно 5, 4, 7; второго разряда – 2, 3, 8 и третьего разряда – 3, 1, 0.

1. Дорога К состоит из трех регионов управления (РУ1, РУ2, РУ3) и имеет междорожные стыки П-3, Р, Д с соседними дорогами Ю-В, М и Ю-Ур. Схема дороги К показана на рис. 1.1.

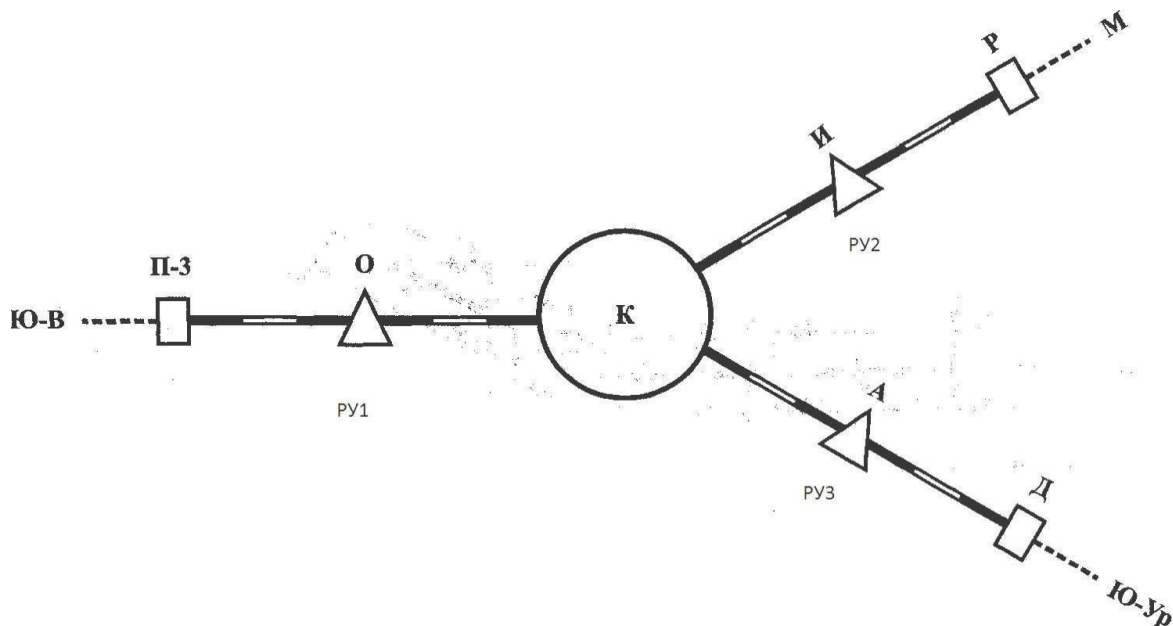


Рис. 1.1

2. Границы регионов управления: РУ1- ст. П-3 и К включительно; РУ2 – ст. К искл., ст. Р вкл. и РУ3 – ст. К искл., ст. Д вкл.

3. На дороге семь технических станций: станции П-3, Р, Д с основным депо, локомотивы которых обслуживают соответственно участки П-3-О-К, К-И-Р, К-А-Д. На станции К обратное депо, на станциях О, И, А – смена локомотивных бригад.

4. Длина регионов управления дороги определяется по табл. 1.

Таблица 1 - Длина регионов управления дороги (км)

Регионы управления	Цифра первого разряда учебного шифра - 0
РУ1	320
РУ2	360
РУ3	330

1. Среднее количество вагонов в составе поезда, средняя масса нетто и тара вагона на всех трех регионах управления одинаковы и определяются по табл. 2.

Таблица 2 - Масса вагонов и их количество в составе поезда

	Цифра второго разряда учебного шифра - 0
1. Количество вагонов: а) груженых б) порожних	60 70
2. Масса вагона, тонн а) нетто б) тара	45 23

6. Норма участковой скорости грузовых поездов для регионов управления дорог определяется по табл. 3.

Таблица 3 - Участковая скорость (км/ч)

Регионы управления	Цифра третьего разряда учебного шифра - 0
РУ1	34,7
РУ2	37,4
РУ3	37,5

7. Норма простоя вагонов на одну грузовую станцию для каждого региона управления дороги определяется по табл. 4.

Таблица 4 - Простой вагонов на одну грузовую операцию (ч)

Регионы управления	Цифра первого разряда учебного шифра - 0
РУ1	15
РУ2	16
РУ3	19

8. Нормы общего транзитного простоя вагона на технических станциях определяются по табл. 5.

Таблица 5 - Средний простой транзитного вагона (ч)

Технические станции	Цифра второго разряда учебного шифра - 0
П-З	3,6
О	1,3
К	4,3
И	1,4
Р	3,2
А	1,4
Д	4,1

9. Среднее время нахождения поездных локомотивов на станциях определяется по табл. 6.

Таблица 6 - Среднее время нахождения локомотивов на станции (ч)

Технические станции	Цифра третьего разряда учебного шифра - 0
П-З	2,8
О	0,8
К	3,7
И	1,0
Р	3,7
А	1,4
Д	3,0

10. Доля нахождения вагона в порожнем состоянии на станциях погрузки и выгрузки составляет 35 % (γ) от общей затраты вагоно-часов.

11. Исходные междорожные груженные вагонопотоки определяются по табл. 7.

Таблица 7- Цифра первого разряда учебного шифра 0

Из	На	Ю-В	РУ1	РУ2	М	РУ3	Ю-У	Всего
Ю-В			209	155	1274	127	1729	
РУ1		182	155	100	55	82	100	
РУ2		164	82	109	64	73	109	
М		683	55	46		100	273	
РУ3		288	55	73	55	91	82	
Ю-У		1001	32	109	455	64		
Всего								

12. Перечень исходных данных для установления с применением ПК ресурсосберегающих (экономически целесообразных) длины и массы грузовых поездов, формируемых на станции А, назначением на станцию Б:

- 1) норма массы составов поездов: графиковая – 4000 т, критическая – 4030 т (для ВЛ 10У);
- 2) норма длины составов поездов – 71 условный вагон;
- 3) расстояние перемещения поездов (от станции А до станции Б) – 905 км;
- 4) продолжительность формирования состава поезда – 16 мин;
- 5) продолжительность подготовки состава поезда к отправлению – 60 мин;
- 6) участковая скорость – 36 км/ч;
- 7) параметр накопления – 10.7;
- 8) данные анализа натурных листов поездов, формируемых на станции А, назначением на станцию Б, представлены в таблице 1.
- 9) остальные исходные данные принять по указанию преподавателя.

Примечание. При выполнении работы обучающийся исключает из рассмотрения в табл. 8 строки, в порядковом номере которых последняя цифра совпадает с 1-м разрядом шифра обучающегося, например, при 1-м разряде цифра 5 из рассмотрения надо исключить 5, 15, 25 и 35 строки.

Таблица 8 - Данные анализа натуральных листов поездов, формируемых на станции А, назначением на станцию Б (за 8 суток)

№ п/п	№ поезда	$M_{физ}$, вагонов/состав	$Q_{БР}$, тонн/состав	$M_{усл}$, вагонов/состав	P , т/м	Категория поезда
1	2	3	4	5	6	7
1	2401	47	4010	54		1
2	2317	62	3830	71		1
3	2103	60	3928	56		1
4	2271	61	3990	67		1
5	2403	60	4019	67		1
6	2405	61	3987	67		1
7	2269	56	3970	62		1
8	2419	56	4017	62		1
9	2271	56	4026	62		1
10	2403	56	3986	62		1
11	2303	45	3993	51		1
12	2317	45	3970	51		1
13	2355	45	3980	51		1
14	2261	45	3986	51		1
15	2765	64	6213	71		3
16	2265	64	6212	71		3
17	2771	64	6214	71		3
18	2271	47	3986	54		1
19	2261	47	3979	54		1
20	2263	47	3981	54		1
21	2265	47	4018	54		1
22	2401	47	3982	54		1
23	2753	47	4014	54		1
24	2407	47	3978	54		1
25	2271	47	4002	54		1
26	2261	47	3969	54		1
27	2401	47	4011	54		1
28	2719	47	3961	54		1
29	2407	47	4017	54		1
30	2413	47	3976	54		1
31	2425	47	4017	54		1
32	2501	47	3985	54		1
33	2503	47	4006	54		1
34	2505	47	3999	54		1
35	2507	47	4007	54		1

Типовое задание для выполнения курсовой работы

Выполнение работы предусматривает разработку следующих вопросов, составляющих ее содержание:

ВВЕДЕНИЕ

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

1. ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОГИ И ЕЕ РЕГИОНОВ УПРАВЛЕНИЯ

2. КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

2.1. Нормы погрузки и выгрузки

2.2. Нормы передачи вагонов и поездов по стыковым пунктам

2.3. Транзитный вагонопоток технических станций

2.4. Размеры поездной работы

3. КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

3.1. Нормы участковой скорости и простоя вагонов на станциях

3.2. Показатели использования вагонов

4. ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЙ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ И ПОКАЗАТЕЛИ ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

5. УСТАНОВЛЕНИЕ С ПРИМЕНЕНИЕМ КОМПЬЮТЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

РЕСУРСОСБЕРЕГАЮЩИХ (ЭКОНОМИЧЕСКИ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫХ) ДЛИНЫ И МАССЫ

ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ, ФОРМИРУЕМЫХ НА СТАНЦИИ А, НАЗНАЧЕНИЕМ НА СТАНЦИЮ Б

5.1. Общие положения

5.2. Подготовка исходных данных для выполнения расчетов с применением ПК

5.3. Выполнение расчетов с применением ПК

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Типовые вопросы для подготовки обучающихся к защите курсовой работы

- 1) Какие показатели включает в себя техническое нормирование эксплуатационной работы?
- 2) Что такое «ввоз»?
- 3) Что такое «вывоз»?
- 4) Из чего складывается показатель «погрузка»?
- 5) Из чего складывается показатель «выгрузка»?
- 6) Как рассчитывается показатель «работа»?
- 7) Что такое «оборот вагона общего рабочего парка»?
- 8) Что такое «оборот местного вагона»?
- 9) Что такое «оборот транзитного груженого вагона»?
- 10) Что такое «оборот порожнего вагона»?
- 11) Что такое «вагонное (транзитное) плечо»?
- 12) Что такое «коэффициент местной работы»?
- 13) Как определяется эксплуатируемый парк локомотивов?
- 14) По какой формуле определяется среднесуточный пробег локомотива?

3. Методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания сформированности компетенций при проведении промежуточной аттестации

Критерии формирования оценок по ответам на вопросы, выполнению тестовых заданий

«Отлично/зачтено» - выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы составляет 100 – 90% от общего объема заданных вопросов;

«Хорошо/зачтено» - выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы – 89 – 76% от общего объема заданных вопросов;

«Удовлетворительно/зачтено» - выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на тестовые вопросы – 75–60 % от общего объема заданных вопросов;

«Неудовлетворительно/ не зачтено» - выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов – менее 60% от общего объема заданных вопросов.

Критерии формирования оценок по результатам выполнения заданий

«Отлично/зачтено» – ставится за работу, выполненную полностью без ошибок и недочетов.

«Хорошо/зачтено» – ставится за работу, выполненную полностью, но при наличии в ней не более одной негрубой ошибки и одного недочета, не более трех недочетов.

«Удовлетворительно/зачтено» – ставится за работу, если обучающийся правильно выполнил не менее 2/3 всей работы или допустил не более одной грубой ошибки и двух недочетов, не более одной

грубой и одной негрубой ошибки, не более трех негрубых ошибок, одной негрубой ошибки и двух недочетов.

«Неудовлетворительно/не зачтено» – ставится за работу, если число ошибок и недочетов превысило норму для оценки «удовлетворительно» или правильно выполнено менее 2/3 всей работы.

Критерии формирования оценок по результатам выполнения курсовой работы

«Отлично» – ставится за курсовую работу, выполненную полностью без ошибок и недочетов.

«Хорошо» – ставится за курсовую работу, выполненную полностью, но при наличии в ней не более одной негрубой ошибки и одного недочета, не более трех недочетов.

«Удовлетворительно» – ставится за курсовую работу, если обучающийся правильно выполнил не менее 2/3 всей работы или допустил не более одной грубой ошибки и двух недочетов, не более одной грубой и одной негрубой ошибки, не более трех негрубых ошибок, одной негрубой ошибки и двух недочетов.

«Неудовлетворительно» – ставится за курсовую работу, если число ошибок и недочетов превысило норму для оценки «удовлетворительно» или правильно выполнено менее 2/3 всей работы.

Критерии формирования оценок по результатам выполнения курсового проекта

«Отлично» – ставится за курсовой проект, выполненную полностью без ошибок и недочетов.

«Хорошо» – ставится за курсовой проект, выполненную полностью, но при наличии в ней не более одной негрубой ошибки и одного недочета, не более трех недочетов.

«Удовлетворительно» – ставится за курсовой проект, если обучающийся правильно выполнил не менее 2/3 всей работы или допустил не более одной грубой ошибки и двух недочетов, не более одной грубой и одной негрубой ошибки, не более трех негрубых ошибок, одной негрубой ошибки и двух недочетов.

«Неудовлетворительно» – ставится за курсовой проект, если число ошибок и недочетов превысило норму для оценки «удовлетворительно» или правильно выполнено менее 2/3 всего проекта.

Критерии формирования оценок по зачету с оценкой

«Отлично» – обучающийся приобрел необходимые умения и навыки, продемонстрировал навык практического применения полученных знаний, не допустил логических и фактических ошибок

«Хорошо» – обучающийся приобрел необходимые умения и навыки, продемонстрировал навык практического применения полученных знаний; допустил незначительные ошибки и неточности.

«Удовлетворительно» – обучающийся допустил существенные ошибки.

«Неудовлетворительно» – обучающийся демонстрирует фрагментарные знания изучаемого курса; отсутствуют необходимые умения и навыки, допущены грубые ошибки.

Критерии формирования оценок по экзамену

«Отлично» – обучающийся приобрел необходимые умения и навыки, продемонстрировал навык практического применения полученных знаний, не допустил логических и фактических ошибок

«Хорошо» – обучающийся приобрел необходимые умения и навыки, продемонстрировал навык практического применения полученных знаний; допустил незначительные ошибки и неточности.

«Удовлетворительно» – обучающийся допустил существенные ошибки.

«Неудовлетворительно» – обучающийся демонстрирует фрагментарные знания изучаемого курса; отсутствуют необходимые умения и навыки, допущены грубые ошибки.

Виды ошибок:

- *грубые ошибки: незнание основных понятий, правил, норм; незнание приемов решения задач; ошибки, показывающие неправильное понимание условия предложенного задания.*

- *негрубые ошибки: неточности формулировок, определений; нерациональный выбор хода решения.*

- *недочеты: нерациональные приемы выполнения задания; отдельные погрешности в формулировке выводов; небрежное выполнение задания.*

Экспертный лист
оценочных материалов для проведения промежуточной аттестации по
дисциплине «Управление эксплуатационной работой»

по направлению подготовки/специальности

23.05.04 Эксплуатация железных дорог
шифр и наименование направления подготовки/специальности

Магистральный транспорт

профиль / специализация

инженер путей сообщения

квалификация выпускника

1. Формальное оценивание			
Показатели		Присутствуют	Отсутствуют
Наличие обязательных структурных элементов:		✓	
–титульный лист		✓	
–пояснительная записка		✓	
–типовые оценочные материалы		✓	
–методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания		✓	
Содержательное оценивание			
Показатели	Соответствует	Соответствует частично	Не соответствует
Соответствие требованиям ФГОС ВО к результатам освоения программы	✓		
Соответствие требованиям ОПОП ВО к результатам освоения программы	✓		
Ориентация на требования к трудовым функциям ПС (при наличии утвержденного ПС)	✓		
Соответствует формируемым компетенциям, индикаторам достижения компетенций	✓		

Заключение: ФОС рекомендуется/ не рекомендуется к внедрению; обеспечивает/ не обеспечивает объективность и достоверность результатов при проведении оценивания результатов обучения; критерии и показатели оценивания компетенций, шкалы оценивания обеспечивают/ не обеспечивают проведение всесторонней оценки результатов обучения.

Эксперт, должность, ученая степень, ученое звание _____/_____.

(подпись)

(ФИО)

МП