

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Манаенков Сергей Алексеевич
Должность: Директор
Дата подписания: 31.05.2024 14:08:29
Уникальный программный ключ:
b98c63f50c040389aac165e2b73c0c737775c9e9

Примерный перечень заданий
по ОП.12 Техническая эксплуатация железных дорог и безопасность
движения
для проведения диагностического тестирования
при аккредитационном мониторинге
специальность 08.02.10 Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство

1. Что устанавливают ПТЭ и в каком разделе установлены правила обеспечения безопасности движения поездов и маневровой работы для работников хозяйства перевозок?
2. Требования ПТЭ обязательны для выполнения только работниками железнодорожного транспорта или также работниками других организаций и индивидуальными предпринимателями, связанными с выполнением перевозочного процесса (оказанием услуг пользователям) железнодорожным транспортом?
3. Что является раздельными пунктами при движении поездов на межстанционных перегонах, оборудованных автоблокировкой, дополненной путевыми устройствами АЛС, и не имеющих примыканий?
4. Где находится нейтральная вставка относительно воздушных промежутков контактной сети?
5. Размеры движения по графику, характеризующие понятие "Интенсивное движение поездов": на однопутных участках/на двухпутных участках?
6. Размеры движения по графику, характеризующие понятие "Особо интенсивное движение поездов": на однопутных участках/на двухпутных участках?
7. Какие из раздельных пунктов могут ограничивать межстанционный перегон?
8. Что является маневровым составом?
9. Какой подвижной состав, отправляемый на перегон, рассматривается как поезд?
10. Какой грузовой поезд считается длинносоставным?
11. Какая длина грузового поезда в осях определяет понятие "Грузовой поезд повышенной длины"?
12. Какой пассажирский поезд считается длинносоставным?
13. Что такое "Пассажирский поезд повышенной длины"?
14. В чем состоит разница в назначении предохранительного и улавливающего тупиков?
15. Какая скорость движения по участку (отдельным участкам) следования характеризует пассажирский поезд как высокоскоростной?
 - А) более 140 км/ч
 - Б) более 250 км/ч
 - В) более 200 км/ч
16. Какая скорость движения по участку (отдельным участкам) следования характеризует пассажирский поезд как скоростной?
17. Дать определение железнодорожных путей необщего пользования.
18. Дать определение локомотивной бригады.

19. При каких средствах сигнализации и связи используется понятие блок-участок?
20. Какой локомотив является вспомогательным?
21. Какой локомотив является подталкивающим?
22. В чем заключается предназначение вспомогательного поста?
23. Применительно к какому уклону железнодорожного пути определяется габарит погрузки?
24. Применительно к каким условиям определяется габарит железнодорожного подвижного состава?
25. Дать определение габарита приближения строений.
26. Границей какого элемента железнодорожной линии может быть железнодорожная станция?
27. Что называется железнодорожным переездом?
28. Что является межпостовым перегонном?
29. Что является границей перегона?
30. Определение неправильного железнодорожного пути?
31. Определение правильного железнодорожного пути?
32. Определение охранной стрелки?
33. Что входит в стрелочный перевод?
34. Укажите элементы «стрелочного перевода», не входящие в понятие «стрелка»?
35. В каком случае предельный столбик не является границей полезной длины железнодорожного пути?
36. Какой подвижной состав входит в понятие «специальный железнодорожный подвижной состав»?
37. Какие железнодорожные пути входят в понятие «станционные железнодорожные пути»?
38. Что такое понятие «технологическое окно»?
39. Укажите определение понятия «уклон», соответствующее ПТЭ?
40. Какие устройства не относятся к предупреждающим самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов?
41. На кого возлагается контроль за соблюдением ПТЭ работниками железнодорожного

транспорта?

42. Что обязан делать работник железнодорожного транспорта в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения?

43. Как обязан действовать работник железнодорожного транспорта при обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения?

44. Кто имеет право управлять подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, переводить стрелки?

45. Кто несет ответственность за действия работника, проходящего стажировку?

46. Кто из работников железнодорожного транспорта должен проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний?

47. Кто несет ответственность за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией?

48. Какие согласно общему требованию ПТЭ наибольшие установленные скорости движения пассажирских, рефрижераторных и грузовых поездов должны обеспечивать сооружения и устройства инфраструктуры железнодорожного транспорта?

49. Какие максимальные скорости движения высокоскоростных и скоростных пассажирских поездов предусматривается при условии реализации требований к сооружениям и устройствам?

50. Какая максимальная скорость движения грузовых поездов предусматривается при условии приведения сооружений и устройств в соответствие с нормами и правилами?

51. Каким требованиям должны удовлетворять сооружения и устройства железнодорожного транспорта от железнодорожной станции примыкания до территории промышленных предприятий?

52. Каким должно быть расстояние между осями путей на двухпутных перегонах на прямых участках?

А) не менее 4100 мм;

Б) не менее 5000 мм;

В) не менее 3600 мм.

53. Каким должно быть расстояние между осями второго и третьего путей на 3-хпутной и 4-хпутной линии на прямых участках пути?

А) не менее 4100 мм;

Б) не менее 5000 мм;

В) не менее 3600 мм.

54. Каким должно быть расстояние между осями смежных путей на станциях на прямых участках?

А) не менее 4800 мм;

- Б) не менее 5000 мм;
- В) не менее 3600 мм.

55. Каким должно быть расстояние между осями смежных второстепенных путей и путей грузовых районов на станциях?

- А) не менее 4100 мм;
- Б) не менее 5000 мм;
- В) не менее 4500 мм.

56. Какое допускается минимальное расстояние между осями главных путей при расположении их крайними на станции?

- А) не менее 4100 мм;
- Б) не менее 5000 мм;
- В) не менее 3600 мм.

57. Какое минимальное расстояние допускается между осями путей, предназначенных для перегрузки грузов и контейнеров из вагона в вагон?

- А) не менее 4100 мм;
- Б) не менее 5000 мм;
- В) не менее 3600 мм.

58. На каком расстоянии от наружной грани головки крайнего рельса могут располагаться грузы при их высоте до 1200 мм?

- А) не более 2,0 м;
- Б) не более 2,5 м;
- В) не более 3,0 м.

59. На каком расстоянии от наружной грани головки крайнего рельса могут располагаться грузы при их высоте более 1200 мм?

- А) не более 2,0 м;
- Б) не более 2,5 м;
- В) не более 3,0 м.

60. Какова высота высоких и низких пассажирских и грузовых платформ от уровня верха головок рельсов, расположенных в прямых участках железнодорожных линий со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов?

61. Какое расстояние от оси железнодорожного пути до высоких и низких пассажирских и грузовых платформ, расположенных в прямых участках железнодорожных линий со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов?

62. Где должны находиться в постоянной готовности восстановительные и пожарные поезда?

63. Кто определяет периодичность комиссионного осмотра стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных путей железнодорожных станций, сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, а также порядок учета результатов осмотра?

64. Как обеспечивается производство ремонтных и строительных работ на ж. д. путях,

искусственных сооружениях, контактной сети, устройствах СЦБ и технологической электросвязи без нарушения графика движения поездов?

65. Как производятся ремонтные работы на перегонах в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов?

66. С кем и какой вид связи должен в обязательном порядке установить руководитель работ на перегоне, на время производства работ, вызывающих перерыв движения поездов (в том числе и во время технологических окон)?

67. В каких случаях запрещается приступать к производству ремонтных работ?

68. В каких случаях можно осуществлять производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами?

69. С кем в обязательном порядке должно быть согласовано производство работ, требующих ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, на участках оборудованных диспетчерской централизацией?

70. На каком основании производится закрытие и открытие перегона или железнодорожных путей общего пользования?

71. Какие требования предъявляются к участкам обращения пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч?

72. Чему должны соответствовать сооружения и устройства на перегонах и железнодорожных станциях при скоростях движения более 200 км/ч?

73. Какой путь уложен быть уложен на железнодорожной линии, на которой осуществляется движение пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч?

74. Где должны устанавливаться ограждения железнодорожных линий на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 160 км/ч?

75. Чем должны быть оборудованы платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч?

76. По каким путям допускается следование пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч при сквозном пропуске?

77. В каких случаях допускается движение пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч по участкам, на которых железнодорожные пути пересекаются в одном уровне с автомобильными дорогами, трамвайными и троллейбусными линиями?

78. Чем должны быть оборудованы инфраструктура и подвижной состав на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч?

79. Какие условия продольного профиля для расположения железнодорожных станций, разъездов и обгонных пунктов являются нормальными?

80. Допускаемый уклон для расположения железнодорожных станций, разъездов и

обгонных пунктов в трудных топографических условиях проектирования?

81. Какое основное условие, при котором допускается проектирование разъездов, обгонных пунктов и промежуточных станций продольного и полупродольного типов в особо трудных топографических условиях на уклонах круче 0,0025 в пределах станционной площадки?

82. Какое из существенных требований ПТЭ распространяется как для стационарных устройств для закрепления вагонов, так и для предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок?

83. В кривых каких радиусов допускается расположение станций, разъездов, обгонных пунктов, отдельных парков и вытяжных путей станций в трудных топографических условиях?

84. Периодичность плановых проверок продольных профилей станционных путей (кроме сортировочных горок, подгорочных путей и профилированных вытяжек)?

85. Периодичность плановых проверок продольных профилей сортировочных горок, подгорочных путей и профилированных вытяжек?

86. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более?

87. Допускаемые (не требующие устранения) отклонения от номинальной ширины колеи на прямых и кривых участках пути: по сужению (-) / по уширению (+)?

88. Ширина колеи, при которой закрывается движение?

89. Требуемые марки крестовин стрелочных переводов на главных и приемо-отправочных путях, где пассажирские поезда следуют с отклонением на боковые пути, не круче?

90. На какие категории подразделяются пассажирские поезда (кроме пригородных)?

91. Не допускаемое в эксплуатации стрелочного перевода отставание остряка от рамного рельса, измеряемое против первой тяги при запертом положении стрелки?

92. Не допускаемое в эксплуатации стрелочного перевода выкрашивание остряка (на путях общего пользования) на путях: главных – приемо-отправочных – прочих станционных соответственно в миллиметрах?

93. Не допускаемое в эксплуатации стрелочного перевода понижение остряка относительно рамного рельса, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка поверху 50 мм и более?

94. Не допускаемое в эксплуатации стрелочного перевода расстояние между рабочими гранями сердечника крестовины и головки контррельса?

95. Не допускаемое в эксплуатации стрелочного перевода расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика?

96. При какой неисправности крепления контррельса запрещается эксплуатировать стрелочный перевод?

97. В каких случаях разрешено эксплуатировать стрелочный перевод при разъединение стрелочных остряков с тягами?
98. Какие стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями?
99. Чем должны быть оборудованы железнодорожные переезды?
100. Минимальная полезная длина предохранительного тупика (для путей общего пользования)?
101. Место установки предельных столбиков: в середине междупутья, где расстояние между осями сходящихся путей составляет?
102. Что должна обеспечивать поездная радиосвязь?
103. На каких участках железнодорожных линий дополнительно должна быть перегонная связь и связь для ведения переговоров по вопросам электроснабжения?
104. Устойчивую двустороннюю связь с какими работниками, выполняющими командные функции по управлению движением, должна обеспечивать поездная радиосвязь машинистов локомотивов, моторвагонных поездов и ССПС в пределах всего диспетчерского участка?
105. В пределах какой зоны должна обеспечиваться взаимная радиосвязь машинистов локомотивов, моторвагонных поездов и ССПС?
106. В пределах какой зоны должна обеспечиваться радиосвязь машиниста пассажирского поезда с начальником (механиком-бригадиром) поезда и с помощником машиниста при выходе его из кабины для ограждения поезда (с использованием последними носимых радиостанций)?
107. Какие средства беспроводной связи в комплексе могут использоваться для управления поездной, маневровой работой и другими технологическими операциями на станции?
108. Что должна обеспечивать станционная радиосвязь?
109. Что должна обеспечивать ремонтно-оперативная радиосвязь?
110. В каких случаях не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной, поездной и станционной радиосвязи, стрелочной, двусторонней парковой и технологической связи?
111. Допускается ли включение в поездную диспетчерскую связь (в обычных условиях и при отсутствии ДЦ) каких-либо других абонентов кроме ДСП, ДСЦ, операторов станций?
112. В каких случаях в поездную диспетчерскую связь могут быть включены домашние телефоны (переговорные устройства) начальников станций и специалистов СЦБ и связи?
113. Могут ли включаться в поездную диспетчерскую связь телефоны дежурных по переездам?
114. Какие абоненты должны включаться в сеть стрелочной связи?

115. На какой высоте должны находиться кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса от земли в населенной местности?

116. На какой высоте должны находиться воздушные линии связи при максимальной стреле провеса от земли в населенной местности?

- А) 3,0 м;
- Б) 2,0 м;
- В) 3,5 м

117. На какой высоте должны находиться воздушные линии связи при максимальной стреле провеса от полотна пересекаемых автомобильных дорог?

- А) 5,0 м;
- Б) 5,5 м;
- В) 6,0 м

118. На какой высоте должны находиться кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах?

- А) 7,0 м;
- Б) 6,5 м;
- В) 5,5 м

119. С какой периодичностью проверяется работа поездной радиосвязи на участках инфраструктуры до внедрения систем удаленного мониторинга?

- А) Не реже одного раза в месяц;
- Б) Не реже одного раза в год;
- В) Не реже одного раза в квартал.

120. Чем является сигнал?

121. Основные сигнальные цвета, применяемые в сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой?

122. Что означает понятие "светофор закрыт"?

123. Что означает понятие "светофор открыт"?

124. В каких случаях (кроме входящих в понятие "светофор закрыт") требуется остановка поезда?

125. В каких случаях допускается проследование закрытого, в том числе с непонятным показанием или погасшего светофора?

126. На каком расстоянии должны быть отчетливо различимы днем и ночью из кабины управления подвижной единицей сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия: на прямых участках пути / в кривых участках пути (не менее)?

127. На каком расстоянии должны быть отчетливо различимы показания выходных и маршрутных светофоров: главных путей/боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров (не менее)?

128. Что должно обеспечивать освещение сигнальных приборов?
129. Минимальный уровень напряжения на токоприемнике подвижного состава при переменном и постоянном токе?
130. Минимальная высота подвески контактного провода над уровнем головки рельса на железнодорожных переездах?
131. Какие сооружения подлежат заземлению?
132. Кто является ответственным за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава?
133. На какие единицы подвижного состава должны вестись технические паспорта?
134. Что должны обеспечивать автоматические тормоза?
135. В каких случаях можно выпускать локомотив при неисправности средств пожаротушения?
136. Чем является график движения поездов?
137. Какие пункты являются раздельными пунктами при движении поездов на однопутных участках пути?
138. Какие железнодорожные пути должны иметь номера?
139. Что регламентирует технико-распорядительный акт (ТРА) станции?
140. Какое средство является основным для передачи указаний при маневрах?
141. Скорость движения поезда по участку, огражденному сигнальными знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места" при отсутствии у машиниста предупреждения или указания в приказе начальника железной дороги (не более)?
142. Минимальное расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава на линиях, электрифицированных на переменном токе?
143. Для каких работников порядок, установленный ТРА, является обязательным?
144. Что означает понятие "Руководитель маневров"?
145. Какая периодичность комиссионного осмотра локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава при круглогодичной эксплуатации?
146. Минимальное расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах?
147. Что означает понятие "Лицо, распоряжающееся маневрами"?

148. При каком количестве вагонов, занятых людьми, грузовой поезд считается людским?
149. Перед переводом централизованной стрелки, в чем должен убедиться обслуживающий ее работник?
150. Что является границами отдельного пункта на электрифицированных однопутных участках?
151. По какому поясному времени производится движение поездов?
152. Основной техничеcкий принцип организации движения поездов на железнодорожном транспорте?
153. Максимальная высота оси автосцепки над уровнем головок рельсов у локомотивов, пассажирских (без пассажиров) и грузовых порожних вагонов?
А) не более 1080 мм;
Б) не более 1100мм;
В) не более 1070 мм
154. Минимальная высота оси автосцепки над уровнем головок рельсов у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми?
А) не менее 1080 мм;
Б) не менее 1100мм;
В) не менее 980 мм
155. Максимальная высота оси автосцепки над уровнем головок рельсов у грузовых груженых вагонов?
А) не менее 950 мм;
Б) не менее 1100мм;
В) не менее 980 мм
156. Максимальная высота оси автосцепки над уровнем головок рельсов у ССПС: в порожнем состоянии?
А) не более 1080 мм;
Б) не менее 1100мм;
В) не более 980 мм
157. Разница по высоте между продольными осями автосцепок в грузовом поезде (не более)?
А) не более 90 мм;
Б) не более 100 мм;
В) не более 110 мм
158. Разница по высоте между продольными осями автосцепок между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда (не более)?
А) не более 90 мм;
Б) не более 100 мм;
В) не более 110 мм
159. Разница по высоте между продольными осями автосцепок в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/час (не более)?
А) не более 90 мм;

- Б) не более 70 мм;
- В) не более 100 мм

160. Разница по высоте между продольными осями автосцепок в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121 - 140 км/час (не более)?

- А) не более 50 мм;
- Б) не более 70 мм;
- В) не более 60 мм

161. Разница по высоте между продольными осями автосцепок между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда (не более)?

- А) не более 90 мм;
- Б) не более 70 мм;
- В) не более 100 мм

162. Разница по высоте между продольными осями автосцепок между локомотивом и единицей специального подвижного состава (не более)?

- А) не более 90 мм;
- Б) не более 100 мм;
- В) не более 110 мм

163. Размеры ширины рельсовой колеи в прямых участках пути:

- А) 1530 мм;
- Б) 1520 мм;
- В) 1540 мм

164. Размеры ширины рельсовой колеи в кривых участках пути при радиусе 350 м и более:

- А) 1520 мм;
- Б) 1535 мм;
- В) 1540 мм

165. Размеры ширины рельсовой колеи в кривых участках пути на деревянных шпалах при радиусе от 349 м до 300 м:

- А) 1520 мм;
- Б) 1535 мм;
- В) 1530 мм

166. Размеры ширины рельсовой колеи в кривых участках пути на железобетонных шпалах при радиусе от 349 м до 300 м:

- А) 1520 мм;
- Б) 1535 мм;
- В) 1530 мм

167. Размеры ширины рельсовой колеи в кривых участках пути при радиусе от 299 м и менее:

- А) 1520 мм;
- Б) 1535 мм;
- В) 1530 мм

168. Минимальная ширина обочины земляного полотна должна быть:

- А) 0,5 м;
- Б) 0,4 м;

В) 0,45 м

169.Ширина земляного полотна на прямых участках по ПТЭ на однопутных линиях должна быть не менее:

А) 5,5 м;

Б) 5,0 м;

В) 4,1 м

170.Ширина земляного полотна на прямых участках по ПТЭ на однопутных линиях в скальных и дренирующих грунтах должна быть не менее:

А) 5,5 м;

Б) 5,0 м;

В) 4,1 м

171.Ширина земляного полотна на прямых участках по ПТЭ на двухпутных линиях должна быть не менее:

А) 9,5 м;

Б) 9,1 м;

В) 9,6 м

172.Ширина земляного полотна на прямых участках по ПТЭ на двухпутных линиях в скальных и дренирующих грунтах должна быть не менее:

А) 9,5 м;

Б) 9,1 м;

В) 9,6 м

173.Как обозначается звуковой сигнал остановки?

А) три коротких;

Б) один длинный, два коротких;

В) один длинный, один короткий

174. Перечислите особые путевые знаки.

175. Как подается звуковой сигнал - разрешается локомотиву следовать управлением вперед?

А) один короткий;

Б) один длинный;

В) один длинный, один короткий

176. Как подается звуковой сигнал - разрешается локомотиву следовать управлением назад?

А) два коротких;

Б) два длинных;

В) один длинный, один короткий

177. Как подается звуковой сигнал - разрешается локомотиву следовать тише?

А) два коротких;

Б) два длинных;

В) один длинный, один короткий

178. Как подается звуковой оповестительный сигнал?

А) один короткий;

- Б) один длинный;
- В) один длинный, один короткий

179. Как подается звуковой оповестительный сигнал?

- А) один короткий;
- Б) один длинный;
- В) один длинный, один короткий.

180. На перегонах обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по железнодорожным переездам при свободности железнодорожного пути встречают поезда.

Как подается ручной сигнал?

- А) раскрытым красным флагом;
- Б) раскрытым желтым флагом;
- В) свернутым желтым флагом.

181. Как подается ручной сигнал – опустить токоприемник?

- А) повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;
- Б) движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом;
- В) движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом.

182. Как подается ручной сигнал – разрешается локомотиву следовать управлением вперед?

- А) повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;
- Б) движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом;
- В) движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом.

183. Как подается ручной сигнал – разрешается локомотиву следовать управлением назад?

- А) повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;
- Б) движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом;
- В) движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом.

184. Как подается ручной сигнал – СТОП?

- А) движениями по кругу развернутого красного или желтого флага;
- Б) движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом;
- В) движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом.

185. Как подается ручной сигнал – разрешается локомотиву следовать ТИШЕ?

- А) медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага;
- Б) движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом;
- В) движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом.

186. По способу восприятия как подразделяют сигналы?

- А) звуковые, видимые;
- Б) дневные;
- В) ночные.

187. По времени применения как подразделяют видимые сигналы?

- А) звуковые;

- Б) дневные, ночные, круглосуточные;
- В) видимые.

188. Что обозначает взрыв петарды?

- А) общую тревогу;
- Б) немедленную остановку поезда;
- В) химическое заражение.

189. Какой сигнал обозначает диск желтого цвета?

- А) разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место;
- Б) поезд проследовал опасное место.

190. Какой сигнал обозначает диск зеленого цвета?

- А) разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место;
- Б) поезд проследовал опасное место.

191. Перечислите переносные сигналы?

192. Какие требования предъявляются к прямоугольному щиту красного цвета?

193. Что обозначает обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) днем и ночью на перегоне и на главном железнодорожном пути железнодорожной станции?

194. С какой стороны устанавливают светофоры по ходу движения?

195. Перечислите светофоры по назначению.

196. Какие светофоры применяют по конструкции?

197. Какие светофоры применяют по установке?

198. Что обозначает ограждающий сигнальный знак “Свисток”?

199. Что относится к устройствам сигнализации, централизации и блокировки?

200. Что должна обеспечивать станционная блокировка?

Ключи к заданиям

1. Устанавливают систему организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяют действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования.
2. Правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками.
3. Блок-участок
4. Между двумя воздушными промежутками (изолирующими сопряжениями).
5. На двухпутных участках более 50 пар и однопутных - более 24 пар в сутки.
6. На двухпутных участках более 100 пар и на однопутных более 48 пар в сутки.
7. Железнодорожными станциями, разъездами и обгонными пунктами.
8. Группа вагонов или один вагон, сцепленные с локомотивом, производящим маневры.
9. 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.
10. Длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда.
11. Длина, которого в условных единицах (осях) - 350 и более осей.
12. Длина, которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда.
13. Пассажирский поезд, имеющий в составе более 20 вагонов.
14. предохранительный тупик - тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов;
улавливающий тупик - тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.
15. В) Более 200 км/ч.
16. Пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью от 141 до 200 км/ч включительно.
17. Железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.
18. Работники, осуществляющие управление и обслуживание локомотивов, а также моторвагонных поездов.
19. Блок-участок - часть межстанционного перегона при автоблокировке или при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, ограниченная проходными светофорами (границами блок-участков) или проходным светофором (границей блок-участка) и входным светофором железнодорожной станции, а также выходным светофором и первым попутным проходным светофором (границей блок-участка)

20. Назначаемый на основании требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива, остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи
21. Локомотив в хвосте поезда, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона.
22. Пост на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания железнодорожного пути необщего пользования (для поездов, следующих по всему перегону, отдельным пунктом не является).
23. Нулевой уклон.
24. Предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном железнодорожном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы.
25. Предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, внутрь которого помимо железнодорожного подвижного состава не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и другие).
26. 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.
27. Пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств.
28. Перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и железнодорожной станцией.
29. Перегон - часть железнодорожной линии, ограниченная смежными железнодорожными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами.
30. Железнодорожный путь, по которому осуществляется движение поездов в направлении, противоположном специализированному направлению.
31. Правильный железнодорожный путь - железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованный односторонней или двухсторонней автоблокировкой, специализированный для движения поездов в определенном направлении.
32. Стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда в положение, исключающее возможность выхода железнодорожного подвижного состава на подготовленный маршрут.
33. Стрелка, крестовина и соединительные железнодорожные пути между ними.
34. Стрелочный перевод - устройство, служащее для перевода железнодорожного подвижного состава с одного железнодорожного пути на другой, состоящее из стрелок, крестовин и соединительных железнодорожных путей между ними.
35. При наличии светофоров.
36. Специальный железнодорожный подвижной состав - железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования

инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие, как мотовозы, дрезины, специальные автотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие, как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда.

37. Станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные.
38. Технологическое окно - время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтно-строительных работ.
39. Уклон - элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии, который для поезда, движущегося от низшей точки к высшей, называется подъемом, а обратно – спуском.
40. Устройства для предупреждения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов - предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки, другие устройства, исключающие самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов.
41. Контроль за соблюдением настоящих Правил работниками железнодорожного транспорта осуществляют уполномоченные лица организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей, выполняющих функции работодателя по отношению к таким работникам.
42. Работники железнодорожного транспорта обязаны подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения.
43. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения, работники железнодорожного транспорта должны немедленно принимать меры к устранению неисправности, а при необходимости к ограждению опасного места для устранения неисправности.
44. Право доступа на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонными поездами, к специальным самоходным подвижным составам и другим подвижным единицам (далее - подвижные единицы), к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, должностные обязанности которых предусматривают возможность их нахождения на указанных объектах. Иные лица на указанные в настоящем пункте объекты не допускаются.
45. Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку, могут допускаться, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования к управлению подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, только под наблюдением и личную ответственность работника, непосредственно обслуживающего эти устройства (или управляющего ими) и за которым закреплен работник, проходящий стажировку.
46. Работники организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, заключившие трудовые договоры с работодателями - индивидуальными

предпринимателями, работники, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию.

47. Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.
48. Сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских - 140 км/ч, рефрижераторных - 120 км/ч, грузовых - 90 км/ч, если иное не предусмотрено нормами и правилами.
49. Для обеспечения безопасного пропуска пассажирских поездов скоростных на участках железнодорожных путей общего пользования, где сооружения и устройства в зависимости от их конструкции и технического состояния могут устанавливаться скорости: скоростных пассажирских поездов до 200 км/ч, высокоскоростных пассажирских поездов до 250 км/ч включительно.
50. Для обеспечения пропуска грузовых поездов со скоростями свыше 90 км/ч до 140 км/ч включительно владелец инфраструктуры должен привести сооружения и устройства на участках следования таких поездов в соответствие с нормами и правилами
51. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта от железнодорожной станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного нормами и правилами.
52. А) не менее 4100 мм.
53. На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего железнодорожных путей, на прямых участках должно быть не менее 5000 мм. Б)
54. Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм. А)
55. На второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки железнодорожного подвижного состава, железнодорожные пути грузовых дворов) и железнодорожных путях грузовых районов не менее 4500 мм. В)
56. При расположении главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях крайними расстоянием между ними 4100 мм. А)
57. Расстояние между осями железнодорожных путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов, контейнеров из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм. В)
58. Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м А)
59. Не ближе 2,5 м Б)
60. 200 - от уровня верха головок рельсов для низких платформ; 1100мм – для высоких
61. 1920 мм - от оси железнодорожного пути для высоких платформ;
1745 мм - от оси железнодорожного пути для низких платформ.
62. В аварийно-восстановительных пунктах, установленных владельцем инфраструктуры.
63. Владелец инфраструктуры.
64. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, охраны труда без нарушения графика движения поездов.
65. Как правило, без закрытия перегона. Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении поездов, точный срок их начала и окончания определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.
66. На время производства работ, вызывающих перерыв движения поездов, а также для производства которых в графике движения предусмотрены технологические окна,

ответственное лицо, на которое возложено руководство ремонтными, восстановительными работами на железнодорожных путях, сооружениях и устройствах, устанавливает постоянную связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером. При этом допускается использование устройств мобильной радиосвязи в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

67. Запрещается: приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения; снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.
68. До ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения.
69. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, в дополнение к указанным требованиям такие работы должны выполняться с согласия диспетчера поездного.
70. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких железнодорожных путей производится по решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.
71. На участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч инфраструктура и железнодорожный подвижной состав должны обеспечивать движение с установленными скоростями и соответствовать нормам и правилам.
72. Сооружения и устройства на перегонах и железнодорожных станциях при скоростях движения более 200 км/ч должны соответствовать габариту приближения строений в соответствии с нормами и правилами.
73. На всем протяжении железнодорожной линии, на которой осуществляется движение пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч, должен быть уложен бесстыковой железнодорожный путь.
74. Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 160 км/ч должны быть ограждены. Ограждения могут не устраиваться в местах, где доступ к железнодорожному полотну ограничен естественными (водоемы, болота, скалы и т.д.) или другими искусственными препятствиями.
75. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч, должны иметь предохранительные ограждения на расстоянии не менее двух метров от края платформы.
76. При сквозном пропуске по железнодорожной станции пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч они должны следовать по главным железнодорожным путям. В исключительных случаях пропуск такого поезда по боковому приемо-отправочному железнодорожному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.
77. Движение пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч по участкам, на которых железнодорожные пути пересекаются в одном уровне с автомобильными дорогами, трамвайными и троллейбусными линиями, не допускается.
78. Системами радиосвязи, обеспечивающими поездную радиосвязь и передачу данных при указанных скоростях движения.
79. Железнодорожные станции, разъезды и обгонные пункты должны располагаться на горизонтальной площадке.
80. В отдельных случаях допускается расположение их на уклонах не круче 0,0015, а в трудных топографических условиях проектирования (далее - трудные условия) - не круче 0,0025.

81. При условии принятия мер против самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива), но не круче 0,010.
82. Обеспечение предупреждения самопроизвольного ухода вагонов на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов.
83. Железнодорожные станции, разъезды и обгонные пункты, а также отдельные парки и вытяжные железнодорожные пути должны располагаться на прямых участках. В трудных условиях допускается размещение их на кривых радиусом не менее 1500 м. В особо трудных условиях допускается уменьшение радиуса кривой до 600 м, а в горных условиях - до 500 м.
84. Не реже одного раза в десять лет.
85. Не реже одного раза в три года.
86. 1520 мм
87. По сужению -4 мм, по уширению +8 мм, а на участках, где установлены скорости движения 50 км/ч и менее, - по сужению -4 мм, а по уширению +10 мм.
88. Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается.
89. На главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, - не круче 1/11.
90. высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда
91. Отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки.
92. на главных железнодорожных путях - 200 мм и более; на приемо-отправочных железнодорожных путях - 300 мм и более; на прочих станционных железнодорожных путях - 400 мм и более.
93. Понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более.
94. менее 1472 мм
95. более 1435 мм
96. разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше
97. Не допускается эксплуатировать
98. Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями - освещаемыми, расположенными на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, или неосвещаемыми, что указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.
99. Железнодорожные переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками или перилами. На подходах к железнодорожным переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов - сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги знаки, предусмотренные нормативными правовыми актами в области безопасности дорожного движения. Перед железнодорожным переездом, не обслуживаемым дежурным по переезду, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов должен устанавливаться дополнительный сигнальный знак "С".
100. Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.
101. Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

102. Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного подвижного состава с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка.
103. На участках, оборудованных автоблокировкой, диспетчерской централизацией и на всех электрифицированных участках, кроме того, должна быть перегонная связь и связь для ведения служебных переговоров работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с электроснабжением железнодорожного транспорта.
104. Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного подвижного состава с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка: с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон; с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне; с дежурными по переездам и локомотивных депо в пределах одного перегона; с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины на расстояние, необходимое для ограждения поезда и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.
105. До внедрения цифровой системы поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонных поездов и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по ближайшей железнодорожной станции, ограничивающей перегон, при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером.
106. С начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины на расстояние, необходимое для ограждения поезда и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.
107. На железнодорожных станциях в зависимости от технологического оснащения и вида проводимых работ должны применяться станционная радиосвязь, устройства двусторонней парковой связи, связь для оповещения (информации) пассажиров, ремонтно-оперативная радиосвязь и другие виды технологической электросвязи в соответствии с перечнем, определяемым, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей общего пользования.
108. Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в границах железнодорожной станции для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям, операторами сортировочных горок, диспетчерами маневровыми железнодорожных станций, машинистами маневровых локомотивов и другими работниками, участвующими в приеме, отправлении, формировании и расформировании поездов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожных станциях.
109. Ремонтно-оперативная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, машинистами специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах, и дежурным аппаратом соответствующих подразделений (служб).
110. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной связи, поездной и станционной радиосвязи, стрелочной связи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.
111. В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, диспетчеров маневровых железнодорожных станций (далее - маневровых диспетчеров), операторов железнодорожных станций, дежурных по локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и диспетчеров

локомотивных (далее - локомотивных диспетчеров), диспетчеров хозяйства сигнализации, централизации и блокировки и хозяйства связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается, по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования включение телефонов дежурных по переездам.

112. На железнодорожных станциях, где нет в штате дежурных работников хозяйства перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено круглосуточное дежурство, допускается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов, устанавливаемых по месту жительства начальников железнодорожных станций, специалистов сигнализации, централизации и блокировки, с включением таких телефонов диспетчером поездным только на время переговоров.
113. В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того телефонов перегонной связи и дежурных по переездам.
114. Станционных постов централизации, стрелочных постов, дежурного по железнодорожной станции.
115. Кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса от земли в населенной местности должны находиться на высоте 6,0 м.
116. А) 3,0 м
117. Б) 5,5 м
118. А) 7,0 м
119. В) Не реже одного раза в квартал.
120. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также четкой организации движения поездов и маневровой работы. Сигнал подлежит безусловному выполнению. Работники ж/д транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала. Проезд светофора с запрещающим сигналом не допускается. Применяются зеленый, желтый, красный, лунно-белый и синий основные сигнальные цвета.
121. В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются зеленый, желтый, красный, лунно-белый и синий основные сигнальные цвета.
122. "светофор закрыт" - на светофоре горит красный или синий огонь.
123. "светофор открыт" - на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание.
124. Погашие сигнальные огни светофоров (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и повторительных), непонятное их показание, а также непонятная подача сигналов другими сигнальными приборами требуют остановки поезда.
125. Проследование закрытого, в том числе с непонятным показанием или погашенного светофора, допускается в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами и настоящими Правилами.
126. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути общего пользования должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее 1000 м. На кривых участках железнодорожного пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается сокращение расстояния видимости, но не менее 200 м.
127. Показания выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых железнодорожных путей, пригласительных сигналов и

маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 м, а показания маршрутных указателей - на расстоянии не менее 100 м.

128. Освещение сигнальных приборов должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов.
129. Уровень напряжения на токоприемнике электроподвижного состава должен быть не менее 21 кВ при переменном токе, 2,7 кВ при постоянном токе и не более 29 кВ при переменном токе и 4 кВ при постоянном токе.
130. Высота подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса должна быть на перегонах и железнодорожных станциях железнодорожного транспорта не ниже 5750 мм, а на железнодорожных переездах - не ниже 6000 мм.
131. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, а также отдельно стоящие металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее пяти метров от частей контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть заземлены или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на сооружения и конструкции высокого напряжения.
132. Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава, работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие.
133. На каждый локомотив, вагон, единицу мотор-вагонного железнодорожного и специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.
134. Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов, длины поезда и профиля железнодорожного пути.
135. Не допускается
136. Является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур.
137. Раздельными пунктами являются железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, проходные светофоры автоблокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.
138. На железнодорожных станциях каждый железнодорожный путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный железнодорожный путь должен иметь номер.
Не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной железнодорожной станции. На железнодорожных станциях, имеющих отдельные парки, не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям в пределах одного парка. Порядок нумерации железнодорожных путей и стрелочных переводов устанавливается нормами и правилами.
139. Техническо-распорядительный акт железнодорожной станции регламентирует использование технических средств.
140. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи. Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.
141. Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или приказе, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а при

отсутствии этих указаний - не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

142. В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 270 мм - на переменном токе.
143. Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и владельцев железнодорожного подвижного состава.
144. Составительская бригада - бригада, предназначенная для руководства маневровой работой с вагонами, группой вагонов, поездами, которая состоит из составителя поездов и помощника составителя поездов, а также может состоять из двух составителей поездов, один из которых назначается руководителем.
145. 2 раза в год
146. Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных станциях должно быть не менее 3100 мм.
147. 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. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в технико-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования.
148. Грузовые поезда, в которых находится 10 и более вагонов, занятых людьми, не являющихся пассажирами (за исключением поездов, осуществляющих воинские перевозки) считаются людскими.
149. Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться в том, что стрелочный перевод не занят железнодорожным подвижным составом.
150. Границами железнодорожной станции являются на однопутных участках - входные светофоры.
151. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.
152. Движение поездов производится с разграничением их отдельными пунктами.
153. А) не более 1080 мм;
154. В) не менее 980 мм
155. А) не менее 950 мм
156. А) не более 1080 мм
157. Б) не более 100 мм
158. В) не более 110 мм
159. Б) не более 70 мм
160. А) не более 50 мм
161. В) не более 100 мм
162. Б) не более 100 мм
163. Б) 1520 мм
164. А) 1520 мм;
165. В) 1530 мм
166. А) 1520 мм

167. Б) 1535 мм
168. Б) 0,4 м
169. А) 5,5 м
170. Б) 5,0 м
171. В) 9,6 м
172. Б) 9,1 м
173. А) три коротких
174. Границы железнодорожной полосы отвода, указатель номера стрелки, знак оси пассажирского здания, знаки на линейных путевых зданиях, реперы начала и конца круговых кривых, а также начала, середины и конца переходных кривых, скрытых сооружений земляного полотна, наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны.
175. Б) один длинный
176. Б) два длинных
177. А) два коротких
178. Б) один длинный
179. В) один длинный, один короткий
180. В) свернутым желтым флагом
181. А) повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке.
182. Б) движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом.
183. В) движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом.
184. А) движениями по кругу развернутого красного или желтого флага.
185. А) медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага.
186. А) звуковые, видимые.
187. Б) дневные, ночные, круглосуточные.
188. Б) немедленную остановку поезда.
189. А) разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место.
190. Б) поезд проследовал опасное место.
191. щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой — белого цвета; квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета); фонари на шестах с красным огнем и красные флаги на шестах.
192. Стой! Запрещается проезжать сигнал.
193. Указывает на то, что машинист поезда имеет право повысить скорость до установленной, после проследования опасного места всем составом.
194. С правой стороны по направлению движения или над осью пути. При отсутствии габарита с левой стороны - входные заградительные и предупредительные к ним по неправильному пути.
195. Входные, выходные, маршрутные, проходные, прикрытия, заградительные, предупредительные, повторительные, локомотивные, маневровые, горочные, въездные (выездные), технологические.
196. Светодиодные, линзовые, прожекторные.
197. Мачтовые, карликовые, консольные.
198. Ограждающий сигнальный знак “Свисток” устанавливается на путях, на которых ведутся работы, не требующие остановки или снижения скорости подвижного состава. Служит для предупреждения рабочих о приближении поезда.
199. Совокупность технических средств, используемых для обеспечения безопасности и регулирования движения поездов.
200. Контроль со стороны дежурного по станции за правильностью приготовления постами маршрутов приема и отправления поездов и внутристанционных маршрутов; взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

