

Вопрос	Комментарий
Перечислите основные обязанности работников железнодорожного транспорта согласно ПТЭ	ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.1 Основными обязанностями работников железнодорожного транспорта являются удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа при безусловном обеспечении безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, багажа и грузобагажа, эффективное использование технических средств, соблюдение требований охраны окружающей природной среды.
На кого возлагается контроль за соблюдением Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.2 Контроль за соблюдением Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта возлагается на руководителей соответствующих подразделений.
Кто из работников железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.3. Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения или загрязнения окружающей природной среды, работник должен немедленно принимать меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.
Кто из работников железнодорожного транспорта несёт ответственность за выполнение правил технической эксплуатации и безопасность движения?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.2. Каждый работник, связанный с движением поездов, несет по кругу своих обязанностей ответственность за выполнение настоящих правил и безопасность движения.

Вопрос	Комментарий
<p>Кто имеет право управлять локомотивом?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.6. Не допускаются на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрежинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения поездов, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лица, не имеющие права доступа к ним. Управлять локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрежинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники во время исполнения ими служебных обязанностей. Работники железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стажировку, могут допускаться к управлению локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрежинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, сигналами, стрелками, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, только под наблюдением и под личную ответственность работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какие должностные лица должны выдержать испытания и в последующем периодически проверяться в знании: ПТЭ (N ЦРБ-756); Инструкции по сигнализации (N ЦРБ-757); Инструкции по движению (ИДП); Должностных инструкций и других документов, устанавливающих обязанности работников; Правил и инструкций по охране труда, санитарных правил и норм; Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.7. Лица, поступающие на железнодорожный транспорт на работу, связанную с движением поездов, должны пройти профессиональное обучение, а локомотивные бригады, поездные диспетчеры, дежурные по железнодорожным станциям (далее - дежурный по станции), бригады специального самоходного подвижного состава, кроме того, профессиональный отбор, выдержать испытания и в последующем периодически проверяться в знании: Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ) от 26 мая 2000 г. N ЦРБ-756; Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (ИСИ) от 26 мая 2000 г. N ЦРБ-757; инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (ИДП); должностных инструкций и других документов, устанавливающих обязанности работников; правил и инструкций по охране труда, санитарных правил и норм; Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации. Все остальные работники должны знать общие обязанности работников железнодорожного транспорта, предусмотренные настоящими Правилами, правила по охране труда, санитарные правила и нормы, должностные инструкции и другие документы, устанавливающие обязанности работников. Работники железнодорожного транспорта, на которых в порядке полной загрузки рабочего дня или совмещения профессий возлагается выполнение дополнительных обязанностей, связанных с движением поездов, должны допускаться к этой работе только после испытания их в знании соответствующих правил и инструкций. Перечень должностей и профессий, для занятия которых работники подлежат испытаниям, предусмотренным в настоящем пункте, объем знаний для каждой должности (профессии), а также порядок проведения испытаний при приеме на работу и периодических, устанавливаются МПС России. Требования к профессиональному отбору локомотивных бригад, поездных диспетчеров, дежурных по станциям, бригад специального самоходного подвижного состава устанавливаются МПС России.</p>

Вопрос	Комментарий
Какие меры (в соответствии с ПТЭ) применяются к работниками железнодорожного транспорта, находящимся при исполнении служебных обязанностей в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения	ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.10. Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Лица, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Вопрос	Комментарий
<p>Лица моложе какого возраста не имеют право назначаться на должности, непосредственно связанные с движением поездов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 1.8. Лица, поступающие на работу, и работники железнодорожного транспорта, непосредственно связанные с движением поездов, подлежат обязательным предварительным, при поступлении на работу, и периодическим медицинским осмотрам в установленном порядке. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г. N 163 лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей и профессий, непосредственно связанных с движением поездов: машинистов локомотивов, моторвагонных поездов, мотовозов и специальных автотрис, железнодорожно-строительных машин, кранов (крановщиков) и их помощников, водителей дрезин и их помощников, кочегаров паровозов в депо, поездных диспетчеров, станционных диспетчеров, диспетчеров маневровых железнодорожных станций, диспетчеров локомотивных дорожных, энергодиспетчеров, диспетчеров вагонного депо, диспетчеров по регулированию вагонного парка, дежурных по железнодорожным станциям, дежурных по парку, дежурных по разъезду, дежурных по переезду, дежурных станционных постов централизации, дежурных по сортировочным горкам, операторов при дежурных по станциям, операторов при маневровых диспетчерах железнодорожных станций, операторов сортировочных горок, операторов постов централизации, операторов пунктов технического обслуживания вагонов, операторов по путевым измерениям и их помощников, операторов дефектоскопных тележек, кондукторов грузовых поездов, составителей поездов и их помощников, регулировщиков скоростей движения вагонов, сигналистов, дежурных стрелочных постов, приемщиков поездов, мастеров дорожных, мастеров мостовых, мастеров тоннельных, мастеров дистанций электроснабжения, мастеров пунктов технического обслуживания вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов, бригадиров (освобожденных) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений, обходчиков пути и искусственных сооружений, наладчиков контрольно-измерительных вагонов, монтеров пути (третьего разряда и выше), начальников</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>(механиков-бригадиров) пассажирских поездов, поездных электромехаников, проводников вагонов, механиков рефрижераторных поездов (секций), электромехаников и электромонтеров, занятых на: ремонте и обслуживании аппаратуры и устройств связи; обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки; на ремонте и обслуживании контактной сети, тяговых и трансформаторных подстанций и высоковольтных линий под напряжением и на высоте.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какие работники являются ответственными за состояние сооружений и устройств железных дорог?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 2.1. Сооружения и устройства железных дорог должны содержаться в исправном состоянии. Предупреждение появления неисправностей и обеспечение длительных сроков службы сооружений и устройств железных дорог должны быть главным в работе лиц, ответственных за их содержание. Ответственными за состояние сооружений и устройств железных дорог являются работники, непосредственно их обслуживающие, и руководители предприятий, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства. Указанные работники в соответствии с должностными обязанностями каждый на своем участке должны знать правила эксплуатации и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать высокое качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением метрологических правил и норм и требований стандартов для сооружений и устройств железнодорожного транспорта.</p>
<p>Когда вводятся в действие вновь построенные и реконструированные сооружения и устройства железных дорог?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 2.3. Вновь построенные и реконструированные линии, сооружения, устройства и здания должны приниматься в постоянную эксплуатацию приемочными комиссиями в соответствии с правилами приемки в эксплуатацию законченных строительством объектов железнодорожного транспорта и метрополитенов. Вновь построенные и реконструированные сооружения и устройства железных дорог вводятся в действие только после утверждения нормативной документации, устанавливающей порядок их работы, обеспечивающей охрану труда и безопасность движения (техническо-распорядительные акты, инструкции по работе), а также проверки знания указанной документации работниками, обслуживающими эти сооружения и устройства.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Каким требованиям должны соответствовать сооружения и устройства железных дорог в отношении пропуска пассажирских поездов?</p>	<p>ЦРБ-756 (ПТЭ) п. 2.2. "Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям. На основные сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны быть технические паспорта, содержащие важнейшие технические и эксплуатационные характеристики. Устройства, механизмы и оборудование, в том числе поставляемые федеральному железнодорожному транспорту, подлежат в соответствии с законодательством Российской Федерации обязательной сертификации в рамках Системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ). Сооружения и устройства железных дорог должны соответствовать требованиям, обеспечивающим пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских - 140 км/ч, рефрижераторных - 120 км/ч, грузовых - 90 км/ч. По конкретным участкам железных дорог в соответствии с перечнем, согласованным с МПС России, устанавливаются дифференцированные скорости. Дополнительные требования к сооружениям и устройствам на участках железных дорог, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 140 км/ч, устанавливаются соответствующей инструкцией МПС России. Внесение изменений в конструкции сооружений и устройств допускается только с разрешения должностных лиц, имеющих право утверждать проектную документацию на эти сооружения и устройства. Классификация, межремонтные сроки и нормы содержания основных сооружений и устройств устанавливаются МПС России. Технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию, ремонту и содержанию сооружений и устройств утверждаются соответствующими департаментами МПС России"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Требованиям какого габарита приближения строений, установленного государственным стандартом, должны удовлетворять сооружения и устройства общей сети, железных дорог и железнодорожных подъездных путей от станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 2.4. Сооружения и устройства общей сети железных дорог и железнодорожных подъездных путей от станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного государственным стандартом. Сооружения и устройства железных дорог, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений Сп, установленного государственным стандартом. Габариты С и Сп должны соблюдаться при проектировании, строительстве, реконструкции железных дорог, железнодорожных подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам. Особенности применения габаритов С и Сп при новом строительстве и реконструкции железных дорог, сооружений и устройств, требования к существующим сооружениям и устройствам, построенным по старым нормам и не отвечающим требованиям габаритов С и Сп, порядок проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест предусматриваются инструкцией по применению габаритов приближения строений. При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, в первую очередь должны учитываться объекты, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов Тпр и Тц, а также грузов, погруженных по зональному габариту. Не допускается нарушать габариты сооружений и устройств железных дорог при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какое расстояние должно быть между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 2.5. Расстояние между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках должно быть не менее 4100 мм. На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках должно быть не менее 5000 мм. Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее - станции) на прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных путях и путях грузовых районов не менее 4500 мм. При расположении главных путей на станциях крайними с разрешения начальника железной дороги допускается расстояние между ними 4100 мм. Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм. Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях устанавливаются инструкцией по применению габаритов приближения строений.</p>
<p>На каком расстоянии от наружной грани головки крайнего рельса должны находиться грузы (выгруженные или подготовленные к погрузке) при высоте до 1200 мм:</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 2.6. Погруженный на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления) должен размещаться в пределах установленных МПС России габаритов погрузки. Грузы, которые не могут быть размещены на открытом подвижном составе в пределах габаритов погрузки, перевозятся в соответствии с порядком, установленным МПС России. Для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на железнодорожных подъездных путях, в морских и речных портах, на станциях перегрузки) устанавливаются габаритные ворота. Выгруженные или подготовленные к погрузке около пути грузы должны быть уложены и закреплены так, чтобы габарит приближения строений не нарушался. 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 при большей высоте не ближе 2,5 м.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что должны обеспечивать размещение и техническое оснащение дистанций пути, путевых машинных станций и других предприятий путевого хозяйства ?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.2. Размещение и техническое оснащение дистанций пути, путевых машинных станций и других предприятий путевого хозяйства должны обеспечивать выполнение необходимых работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств для выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.</p>
<p>На уклонах какой величины допускается расположение станций, разъездов и обгонных пунктов без разрешения ОАО "РЖД" в трудных условиях при невозможности их размещения на горизонтальной площадке ?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.5. Станции, разъезды и обгонные пункты, как правило, должны располагаться на горизонтальной площадке; в отдельных случаях допускается расположение их на уклонах не круче 0,0015; а в трудных условиях - не круче 0,0025. В особо трудных условиях на разъездах и обгонных пунктах всех типов, а с разрешения МПС России и на промежуточных станциях продольного или полупродольного типов, на которых не предусматривается маневров и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, допускаются уклоны более 0,0025 в пределах станционной площадки. Допускаются также в особо трудных условиях с разрешения МПС России уклоны более 0,0025 при удлинении приемо-отправочных путей на существующих станциях, при условии принятия мер против самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива), но не круче 0,010 в обоих случаях. Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) за пределы полезной длины путей на станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемо-отправочных путей, на которых предусматривается отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, должен проектироваться вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей. В необходимых случаях для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути и маршруты приема, отправления поездов должно предусматриваться соответственно устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов. Во всех случаях расположения станций, разъездов и обгон-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>ных пунктов на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов установленной весовой нормы и условия удержания поездов вспомогательными тормозами локомотивов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На кого возлагается организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов станций?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.7. План и профиль главных и станционных путей, а также железнодорожных подъездных путей, принадлежащих железной дороге, должны подвергаться периодической инструментальной проверке. Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов станций возлагается на службы пути железных дорог с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-исследовательских и проектно-сметных групп и выполнением этих работ в соответствии с программой, утверждаемой начальником железной дороги. Дистанции пути должны иметь: чертежи и описания всех имеющихся на дистанции сооружений и устройств путевого хозяйства, а также соответствующие стандарты и нормы; масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей, сортировочных горок, а также железнодорожных подъездных путей, где обращаются локомотивы железной дороги. Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных путей на сортировочных, участковых и грузовых станциях проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных путей всех станций профиль проверяется не реже одного раза в 10 лет. Продольный профиль главных путей на станциях и перегонах проверяется в период проведения капитального и среднего ремонта путей. По результатам проверок устанавливаются конкретные сроки производства работ по выправке профилей. Участки пути, на которых производится реконструкция пути и другие работы, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением в дистанцию пути, а на станциях также и начальнику станции соответствующей документации. При возведении на территории станции новых объектов, расширении или переносе существующих любая организация, выполняющая такие работы, передают начальнику дистанции пути и начальнику станции исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию станции, в установленном</p>

Вопрос	Комментарий
	порядке.

Вопрос	Комментарий
<p>Минимальная допустимая ширина земляного полотна поверху на прямых участках пути не менее:</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.8. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках пути должна соответствовать верхнему строению пути. На существующих линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна не менее: на однопутных линиях - 5,5 м, двухпутных - 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах не менее: на однопутных линиях - 5,0 м, двухпутных - 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 м с каждой стороны пути. На кривых участках радиусом менее 2000 м земляное полотно уширяется по установленным нормам. Участки земляного полотна, не удовлетворяющие перечисленным в настоящем пункте требованиям, приводятся в соответствие с ними в плановом порядке при выполнении усиленного капитального и усиленного среднего ремонтов пути. Для вновь строящихся железнодорожных линий и вторых путей, а также реконструируемых линий ширина земляного полотна поверху и параметры балластной призмы должны соответствовать требованиям строительно-технических норм, утверждаемых МПС России. Бровка земляного полотна в местах разлива вод должна быть не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какова номинальная ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.9. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1520 мм. Ширина колеи на более крутых кривых должна быть: при радиусе от 349 м до 300 м - 1530 мм при радиусе от 299 м и менее - 1535 мм На участках железнодорожных линий и путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи - 1524 мм. При этом, на более крутых кривых ширина колеи принимается: при радиусе от 650 до 450 м - 1530 мм при радиусе от 449 до 350 м - 1535 мм при радиусе от 349 и менее - 1540 мм Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения, на прямых и кривых участках пути не должны превышать 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. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается МПС России. Ширина колеи менее 1512 и более 1548 мм не допускается. Порядок эксплуатации бесстыкового пути на железобетонных шпалах, уложенного до 1996 г., устанавливается МПС России.</p>
<p>Какая разница по высоте между верхними уровнями головок рельсов допускается на прямых участках пути в соответствии с нормами, установленными соответствующей инструкцией ОАО "РЖД" России?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.10. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках пути содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой в соответствии с нормами, установленными соответствующей инструкцией ОАО "РЖД" России. Возвышение наружной нити на кривых участках пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения по ней устанавливается приказом начальника железной дороги в соответствии с инструкцией ОАО "РЖД" России. Возвышение наружной рельсовой нити не должно превышать 150 мм. В необходимых случаях на кривых участках главного пути максимальное возвышение наружной рельсовой нити может допускаться с разрешения ОАО "РЖД" России и более 150 мм. Величины допускаемых отклонений в уровне расположения рельсовых нитей от установленных норм на прямых и кривых</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вых участках пути устанавливаются ОАО "РЖД" России.</p>
<p>Какова периодичность проверки главных путей путеизмерительными вагонами по маршруту следования пассажирских поездов со скоростями более 60 км/ч?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.12. Для контроля за состоянием пути и сооружений на железных дорогах должны применяться путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автомотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательско-водолазные станции. Периодичность проверки главных путей путеизмерительными вагонами устанавливается начальником железной дороги, но не менее двух раз в месяц по маршруту следования пассажирских поездов со скоростями более 60 км/ч.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кем обеспечивается исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, телефонной связи и радиосвязи на железнодорожных переездах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.24. Железнодорожные переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые. К регулируемым относятся железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником. Железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным работником, относятся к нерегулируемым. Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным работником, должны иметь радиосвязь с машинистами поездных локомотивов и специального самоходного подвижного состава, прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - с поездным диспетчером. Исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, телефонной связи и радиосвязи обеспечиваются дистанциями сигнализации и связи.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>При какой из перечисленных неисправностей не допускается эксплуатировать стрелочные переводы и глухие пересечения?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.15. Не допускается эксплуатировать стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей: разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовины тягами; 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; выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной: на главных путях 200 мм и более на приемо-отправочных путях 300 мм " " на прочих станционных путях 400 мм " " 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; расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм; расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм; излом остряка или рамного рельса; излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса); разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше. Вертикальный износ рамных рельсов, остряков, усовиков и сердечников крестовин и порядок их эксплуатации при превышении норм износа устанавливаются в соответствующей инструкции МПС России.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>По чьему распоряжению производится укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений на станциях?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.17. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений на станциях производятся по распоряжению начальника железной дороги. Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения на станциях и стрелочные переводы на перегонах принимаются в эксплуатацию комиссией, назначаемой начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - главным инженером железной дороги и, как правило, включаются в зависимость. Временно не включенные в зависимость стрелочные переводы могут быть приняты комиссией, но при этом начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - главным инженером железной дороги устанавливается порядок осмотра, закрепления остряков и проверки этих стрелок.</p>
<p>С чьего разрешения допускается открытие на действующих железнодорожных переездах автобусного движения?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.21. Пересечения железнодорожных путей другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии с требованиями строительно-технических норм и соответствующей инструкции МПС России. Открытие на действующих железнодорожных переездах трамвайного и троллейбусного движения не допускается. Открытие на действующих железнодорожных переездах автобусного движения допускается в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги. Места пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне устанавливаются начальником железной дороги, а проезда под искусственными сооружениями - начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместителем начальника железной дороги.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На сколько категорий подразделяются железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.23. Железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории. Установление категоричности, порядок содержания и обслуживания железнодорожных переездов определяются соответствующей инструкцией МПС России. Все железнодорожные переезды I и II категорий, а также III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения, или имеющие вблизи другие постоянные источники электроснабжения, должны иметь электрическое освещение, а в необходимых случаях оборудоваться прожекторными установками для осмотра проходящих поездов. Бесперебойное электроснабжение и наружное освещение железнодорожных переездов обеспечиваются дистанциями электроснабжения.</p>
<p>Что необходимо для движения по железнодорожному переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.26. Движение по железнодорожному переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов допускается в каждом отдельном случае лишь с письменного разрешения начальника дистанции пути и производится под наблюдением дорожного мастера или бригадира пути, а на электрифицированных участках при высоте перевозимого груза более 4,5 м - и представителя дистанции электроснабжения. Движение таких транспортных средств через железнодорожный переезд, расположенный в границах станции должно быть согласовано с дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - с поездным диспетчером.</p>
<p>Чьё разрешение необходимо для организации пересечения железных дорог линиями электропередачи и связи, нефтегазопроводами, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.28. Пересечения железных дорог линиями электропередачи и связи, нефтегазопроводами, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами могут быть допущены лишь с разрешения начальника железной дороги. На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств</p>

Вопрос	Комментарий
	должны быть согласованы начальником железной дороги.
<p>На каком расстоянии от оси крайнего пути устанавливаются сигнальные и путевые знаки?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 3.33. У главных путей устанавливаются сигнальные и путевые знаки. У стрелочных переводов и в других местах соединения путей устанавливаются предельные столбики. Для указания границ железнодорожной полосы отвода, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки. Сигнальные знаки устанавливаются с правой стороны по направлению движения, а путевые - с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего пути. В выемках (кроме скальных) и на выходах из них путевые и сигнальные знаки устанавливаются за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В сильно заносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные знаки устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего пути. Перечень таких выемок устанавливается начальником железной дороги. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети. Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм. На существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм. На кривых участках пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами, установленными инструкцией по применению габаритов приближения строений. Сигнальные, путевые и особые</p>

Вопрос	Комментарий
	путевые знаки должны быть утвержденного МПС России типа.

Вопрос	Комментарий
<p>Что должны обеспечивать размещение и техническое оснащение локомотивных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств локомотивного хозяйства?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 4.1. Размещение и техническое оснащение локомотивных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств локомотивного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов и безопасные условия труда. Размещение и техническое оснащение депо для специального подвижного состава, пунктов технического обслуживания специального подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств для обслуживания специального подвижного состава должны обеспечивать качественный ремонт и техническое обслуживание специального подвижного состава, рациональное использование материальных ресурсов, безопасные условия труда, эффективное использование специального подвижного состава.</p>
<p>Что должны обеспечивать размещение и техническое оснащение вагонных депо, дирекций по обслуживанию пассажиров, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочнопропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного и пассажирского хозяйств?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 4.2. Размещение и техническое оснащение вагонных депо, дирекций по обслуживанию пассажиров, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочнопропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного и пассажирского хозяйств должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, безопасные условия труда. Станции формирования и оборота пассажирских поездов, пассажирские технические станции и ремонтно-экипировочные депо должны иметь необходимую технологическую оснастку для качественной подготовки пассажирских вагонов в рейс.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что должны обеспечивать устройства водоснабжения и водообработки?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 4.3. Устройства водоснабжения и водообработки должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой надлежащего качества и в необходимом количестве локомотивов, поездов, станций и предприятий железнодорожного транспорта, а также удовлетворять другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности. Канализационные сооружения должны обеспечивать очистку сточных вод железнодорожных предприятий и жилых поселков в соответствии с санитарными и природоохранными нормами.</p>
<p>Что должно находиться в постоянной готовности в пунктах, установленных начальником железной дороги?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 4.4. В пунктах, установленных начальником железной дороги, должны быть в постоянной готовности: восстановительные поезда для восстановления нормального движения и ликвидации последствий столкновений и схода с рельсов подвижного состава, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды; пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров. Не разрешается занимать подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что должны иметь пассажирские остановочные пункты на перегонах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.1. Путевое развитие и техническое оснащение станций должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, обработке составов и вагонов, эффективное использование технических средств, безопасность движения поездов и безопасные условия труда. Здания, платформы и другие сооружения и устройства для обслуживания пассажиров должны иметь архитектурно-художественный облик, обеспечивать удобное и безопасное выполнение операций, связанных с перевозками пассажиров. Для прохода на пассажирские платформы в необходимых случаях должны быть пешеходные тоннели или мосты. При сохранении на станциях переходов в одном уровне с железнодорожными путями эти переходы должны быть оборудованы пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями, а при необходимости - автоматической сигнализацией. Пассажирские станции оборудуются автоматизированной системой резервирования мест и продажи билетов, системой билетопечатающих машин и автоматов, камерами хранения самообслуживания, автоматическими указателями отправления поездов, справочными установками. Пассажирские остановочные пункты на перегонах должны иметь пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров - билетные кассы. Грузовые и холодильные устройства на станциях должны обеспечивать сохранность грузов и удобное выполнение грузовых операций.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что может располагаться в служебных помещениях дежурного по станции?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.2. В служебных зданиях и помещениях, предназначенных для работников, связанных с движением поездов, должны быть обеспечены необходимые условия для работы. В служебных помещениях дежурных по станциям разрешается устанавливать приборы управления и контроля, в том числе аппаратуру автоматизированного рабочего места, непосредственно относящиеся к работе дежурного по станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующую аппаратуру средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда. Размещение другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разрешения начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - главного инженера железной дороги. Помещения для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, должны иметь удобный доступ для быстрого выполнения операций. Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, не допускаются занимать для других целей.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Высокие пассажирские высокие платформы должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси пути:</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.3. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси пути: 1100 мм - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ; 200 мм - от уровня верха головок рельсов для низких платформ; 1920 мм - от оси пути для высоких платформ; 1745 мм - от оси пути для низких платформ. В кривых участках пути эти расстояния определяются по нормам, установленным инструкцией по применению габаритов приближения строений. В процессе эксплуатации допускаются изменения указанных в настоящем пункте норм в следующих пределах: по высоте до 20 мм в сторону увеличения и до 50 мм в сторону уменьшения; по расстоянию от оси пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения. Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной нормы и расстояние от оси пути менее установленной нормы допускаются инструкцией по применению габаритов приближения строений в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, от типа обращающегося подвижного состава и скорости движения. Строящиеся и переустройстваемые высокие платформы на станциях и перегонах должны иметь конструкцию, позволяющую производить механизированный ремонт пути и механизированную уборку платформ, а на станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов. При ремонте пути и платформ не допускается изменять установленные нормы расстояний от уровня верха головки рельса до верха пассажирских и грузовых платформ, а также от оси пути до края платформ.</p>
<p>Каким образом должны располагаться станционные посты?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.4. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами, должны располагаться так, чтобы были хорошо видны соответствующие стрелки и пути. Исключение может быть допущено для постов электрической централизации (кроме горочных постов) в зависимости от местных условий станций.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Чем, помимо необходимых сигнальных приборов, инвентаря и инструментов, должны быть оборудованы стрелочные посты?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.5. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным начальником железной дороги. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы наружными вызывными устройствами телефонной связи.</p>
<p>Чем должны быть оборудованы стрелки, включаемые в горочную централизацию?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.6. Сортировочные горки должны быть оборудованы светофорной сигнализацией, радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов, составительским бригадам и другим работникам необходимых указаний. Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, должны быть оборудованы устройствами механизированной очистки или снеготаяния. На станциях с автоматизированными и механизированными горками должны быть мастерские и механизированные площадки для технического обслуживания и ремонта горочного оборудования.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто не имеет права пользоваться устройствами двусторонней парковой связи?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.7. Все сортировочные станции, а также пассажирские, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы должны быть оборудованы диспетчерской внутрисканционной связью, маневровой и другими видами станционной радиосвязи и устройствами двусторонней парковой связи для передачи указаний о маневровых передвижениях, а также для переговоров маневровых диспетчеров, дежурных по станциям, составителей поездов, машинистов маневровых локомотивов, работников станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания, пунктов коммерческого осмотра, грузовых районов, контейнерных площадок, бригад специального самоходного подвижного состава по вопросам организации маневровой работы, технического обслуживания, коммерческого осмотра и ремонта вагонов в поездах. Сортировочные, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы, кроме того, оборудуются автоматизированными системами управления, средствами связи с информационно-вычислительной сетью железной дороги, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения осматриваемых и ремонтируемых составов, а вокзалы станций - устройствами связи для информации пассажиров.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какие места должны быть освещены на пассажирских остановочных пунктах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 5.8. На станциях должны освещаться сооружения для обслуживания пассажиров, пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах, а также места, где работники встречают поезда, стрелочные горловины, склады, железнодорожные переезды, и при необходимости другие пути и пункты. Освещение должно соответствовать нормам, установленным МПС России, и обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала, охрану грузов, багажа и грузобагажа. На промежуточных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства посекционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных путей. На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться места посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров. Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.</p>
<p>Для чего служат сигналы согласно ПТЭ?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.1. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы. Сигнал является приказом и подлежит безусловному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала. Проезд закрытого светофора не допускается. Погасшие 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. В исключительных, особо предусмотренных случаях проследование закрытого (с непонятным показанием или погасшего) светофора</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>допускается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами и инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.</p>
<p>Какие основные сигнальные цвета применяются в сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.2. В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются следующие основные сигнальные цвета: зеленый, желтый, красный, лунно-белый, синий. Порядок применения сигнальных цветов и скорости проследования сигнальных показаний устанавливаются Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации и инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. Не допускается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цветов, мешающих восприятию сигналов и искажающих сигнальные показания.</p>
<p>Каким документом устанавливается порядок применения семафоров?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.3. На железнодорожном транспорте применяются только сигналы, установленные Министром путей сообщения Российской Федерации. Сигнальные приборы должны быть утвержденного МПС России типа. Цвет сигнальных стекол и линз должен соответствовать установленным стандартам. На сети железных дорог в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры. На участках железных дорог, где впредь до замены на светофоры сохраняются семафоры, порядок их применения устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.</p>

Вопрос	Комментарий
На каком минимальном расстоянии должны быть отчетливо различимы показания светофоров в условиях сильно пересечённой местности?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.4. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее 1000 м. На кривых участках 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 видимость показаний перечисленных светофоров на расстоянии менее 400 м, но не менее 200 м. Показания выходных и маршрутных светофоров главных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 м.

Вопрос	Комментарий
<p>Что является основным критерием при определении расстояния между смежными светофорами?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.5. Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, предупредительные светофоры перед входными светофорами могут не устанавливаться. На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов, и, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда. При этом на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, указанное расстояние, кроме того, должно быть не менее 1000 м. На линиях, ранее оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, отдельные светофоры могут быть оставлены по решению начальника железной дороги на расстоянии менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему должны устанавливаться световые указатели. На станциях световые указатели применяются, когда расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного пути менее необходимого тормозного пути. Линии с особо интенсивным движением пригородных поездов, где требуется иметь блок-участки короче минимальной длины, установленной для трехзначной сигнализации, оборудуются автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией. На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>более 80 км/ч, движение их с установленной максимальной скоростью разрешается при зеленом огне локомотивного светофора, если обеспечивается остановка поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый. На участках с полуавтоматической блокировкой расстояние между входным, маршрутным, выходным светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации это расстояние, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда. На участках, не оборудованных автоблокировкой, предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при экстренном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии на участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации - на расстоянии не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда при максимальной реализуемой скорости. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему при максимальной реализуемой скорости.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Допускается ли применение нормально негорящих сигнальных огней на проходных светофорах на линиях с автоблокировкой?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.7. Светофоры применяются, как правило, с нормально горящими сигнальными огнями. На линиях с автоблокировкой допускается применение нормально негорящих сигнальных огней на проходных светофорах, зажигающихся при вступлении поезда на блок-участок передними.</p>
<p>Какое показание должен принимать предупредительный светофор при неисправности основного?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.8. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры - показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.</p>
<p>Кто может дать разрешение на установку светофора с левой стороны по ходу движения, в случае крайней необходимости?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.6. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими пути. Заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами для поездов, следующих по неправильному пути, могут располагаться и с левой стороны по направлению движения. Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным путям. В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны по решению начальника железной дороги допускается располагать с левой стороны: входные и предупредительные к ним светофоры, устанавливаемые для приема на станцию поездов, следующих по неправильному пути, а также подталкивающих локомотивов и хозяйственных поездов, возвращающихся с перегона по неправильному пути; входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства вторых путей. По решению начальника железной дороги на отдельных станциях допускается установка с левой стороны горочных светофоров, где это вызывается условиями технологии маневровой работы.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какое показание является нормальным для входных, выходных, проходных и маршрутных светофоров на участках, не оборудованных автоблокировкой?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.9. На участках, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее, а входных, маршрутных и выходных - запрещающее. На участках железных дорог, где входные, маршрутные и выходные светофоры могут переводиться на автоматическое действие для сквозного прохода поездов по станции, разрешающее показание является нормальным при переводе их на автоматическое действие. На участках, не оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием входных, выходных, проходных и маршрутных светофоров является запрещающее. Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается начальником железной дороги.</p>
<p>На каком расстоянии от первого входного стрелочного перевода, считая от остряка противоположного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, устанавливаются входные светофоры?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.10. Входные светофоры должны быть установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противоположного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода. Входные светофоры, ранее установленные на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода, могут не переставляться. На электрифицированных участках железных дорог входные светофоры, а также сигнальные знаки "Граница станции" должны устанавливаться перед воздушными промежутками (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети станций.</p>
<p>Чем дополняются групповые выходные и маршрутные светофоры?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.11. Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда. На станциях при отправлении поездов с путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на обратной стороне его устанавливать повторительную головку светофора. Перечень станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных светофорах, и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются начальником железной дороги. Допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов. Групповые выходные и марш-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>рутные светофоры должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер пути, с которого разрешается отправление поезда.</p>
<p>Где устанавливаются проходные светофоры полуавтоматической блокировки?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.12. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки - на границах между межпостовыми перегонами. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки "Граница блок-участка". На двухпутных перегонах при движении по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути.</p>
<p>От чего должно зависеть положение стрелок, входящих в маршруты приема и отправления поездов на станциях?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.13. На станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь взаимозависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На каком расстоянии от начала разводного моста устанавливаются светофоры прикрытия?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.15. Пересечения в одном уровне и сплетения линий, а также разводные мосты должны ограждаться светофорами прикрытия, установленными с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м соответственно от предельных столбиков или начала моста. При пересечении в одном уровне и сплетениях линий светофоры прикрытия должны иметь такую взаимозависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях светофоров враждебных маршрутов. На разводных мостах открытие светофоров прикрытия должно быть возможно только при наведенном положении моста.</p>
<p>Кем утверждаются схемы расстановки светофоров, а также таблицы взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на станциях?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п. 6.17. Схемы расстановки светофоров, а также таблицы взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на станциях утверждаются начальником железной дороги.</p>
<p>В течение какого времени, при наличии аккумуляторного резерва источника электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки, он должен обеспечивать бесперебойную работу устройств СЦБ и переездной сигнализации?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.1. Устройства электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение: электроподвижного состава для движения поездов с установленными весовыми нормами, скоростями и интервалами между ними при требуемых размерах движения; устройств СЦБ, связи и вычислительной техники как потребителей электрической энергии I категории. С разрешения МПС России до завершения переустройства допускается электроснабжение этих устройств по II категории; всех остальных потребителей железнодорожного транспорта в соответствии с установленной МПС России категорией. При наличии аккумуляторного резерва источника электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств СЦБ и переездной сигнализации в течение не менее 8ч при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 ч. Время перехода с основной системы электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки на резервную или наоборот не должно превышать 1,3 с. Для обеспечения надежного электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств электроснабжения, измерение их параметров вагонами-</p>

Вопрос	Комментарий
	лабораториями, приборами диагностики и осуществляться плановые ремонтные работы.
Какое напряжение должно быть на токоприёмнике электроподвижного состава при постоянном токе?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.2. 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. На отдельных участках железных дорог с разрешения МПС России допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе. Номинальное напряжение переменного тока на устройствах СЦБ должно быть 110, 220 или 380 В. Отклонения от указанных величин номинального напряжения допускаются в сторону уменьшения не более 10 %, а в сторону увеличения - не более 5 %.

Вопрос	Комментарий
<p>Какое напряжение должно быть на токоприёмнике электроподвижного состава при переменном токе?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.2. 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. На отдельных участках железных дорог с разрешения МПС России допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе. Номинальное напряжение переменного тока на устройствах СЦБ должно быть 110, 220 или 380 В. Отклонения от указанных величин номинального напряжения допускаются в сторону уменьшения не более 10 %, а в сторону увеличения - не более 5 %.</p>
<p>От чего должны защищаться устройства электроснабжения?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.3. Устройства электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений и перегрузок сверх установленных норм. Металлические подземные сооружения (трубопроводы, кабели и т.п.), а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки и т.п., находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, должны быть защищены от электрической коррозии. Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств СЦБ и связи.</p>
<p>В каких пределах должна быть высота подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса на перегонах и станциях?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.4. Высота подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса должна быть на перегонах и станциях не ниже 5750 мм, а на переездах не ниже 6000 мм. В исключительных случаях на существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусматривается стоянка подвижного состава, а также на перегонах с разрешения МПС России может быть уменьшено до 5675 мм при электрификации линии на переменном токе и до 5550 мм - на постоянном токе. Высота подвески контактного провода не должна превышать 6800 мм.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Каким должно быть расстояние от токонесущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава при постоянном токе в пределах искусственных сооружений?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.5. В пределах искусственных сооружений расстояние от токонесущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм - на переменном токе. В особых случаях на существующих искусственных сооружениях с разрешения МПС России может допускаться уменьшение указанных расстояний.</p>
<p>На каком минимальном расстоянии от оси крайнего пути до внутреннего края опор устанавливаются опоры контактной сети на перегонах и станциях?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.6. Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях должно быть не менее 3100 мм. Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов. В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется начальником железной дороги. На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети допускается не менее: 2450 мм - на станциях и 2750 мм - на перегонах. Все указанные размеры установлены для прямых участков пути. На кривых участках эти расстояния должны увеличиваться в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети. Взаимное расположение опор контактной сети, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать хорошую видимость сигналов и знаков.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Каким образом ограждаются от контактной сети места прохода людей на путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.7. 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 (гидроколонки, светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть заземлены или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на сооружения и конструкции высокого напряжения. Заземлению подлежат также все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых могут возникать опасные напряжения. На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, должны быть установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.</p>
<p>Между опорами контактной сети, установленными на границах воздушных промежутков:</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.8. Контактная сеть, линии автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей. Опоры контактной сети или щиты, установленные на границах воздушных промежутков, должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами или щитами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.</p>
<p>Кем утверждается схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения станции?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.9. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения должна быть утверждена начальником железной дороги. Выкопировки из этой схемы включаются в техническо-распорядительный акт станции.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто даёт приказ на переключение разъединителей контактной сети?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.10. Переключение разъединителей контактной сети электродепо и экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производится работниками локомотивного депо. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера. При этом переключение разъединителей и выключателей может производиться по приказу энергодиспетчера и работниками других служб, прошедших обучение. Приводы разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки. Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий автоблокировки и продольного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместителем начальника железной дороги.</p>
<p>Каким должно быть минимальное расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000В до поверхности земли при максимальной стреле провеса на перегонах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.7.11. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее: на перегонах 6,0 м в том числе в труднодоступных местах 5,0 м на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах 7,0 м. При пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса неэлектрифицированных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети должно устанавливаться в зависимости от уровня напряжения пересекаемых линий в соответствии с правилами устройства электроустановок и по техническим условиям железной дороги.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто поводит ежемесячный осмотр стрелочных переводов на главных и приёмо-отправочных путях?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.1. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками, непосредственно их обслуживающими, а также начальниками станций, депо, дистанций или участков, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства, в соответствии с порядком и в сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями. Стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных путях, кроме того, не реже одного раза в месяц должен осматривать начальник станции совместно с дорожным мастером и электромехаником СЦБ. Результаты осмотра и мероприятия, необходимые для устранения обнаруженных неисправностей, заносятся в специальный журнал, в котором отмечаются также сроки устранения неисправностей и выполнения намеченных мероприятий.</p>
<p>Какова периодичность осмотра хозяйства начальником дороги и начальником отделения дороги?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.2. Начальники железных дорог, служб, отделений железных дорог и руководители предприятий, должны систематически проверять в подведомственных подразделениях состояние хозяйства, соблюдение трудовой дисциплины и принимать необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, выполнение технологии работы, обеспечение безопасности движения и охраны труда. Порядок проведения таких проверок с осмотром при этом сооружений, устройств, служебно-технических зданий и их периодичность устанавливаются начальником железной дороги. Непосредственно начальником железной дороги осмотр должен проводиться не реже двух раз в год, а начальником отделения железной дороги - не реже одного раза в квартал. При отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги осмотр должен проводиться первым заместителем начальника, главным инженером железной дороги по графику, утвержденному начальником железной дороги.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кем устанавливается точный срок начала и окончания работ по ремонту пути, контактной сети и устройств СЦБ и связи, если эти работы связаны с перерывом в движении поездов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.3. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и охраны труда, как правило, без нарушения графика движения поездов. Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами. Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5-2 ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами - продолжительностью 3-4 ч, в соответствии с порядком, установленным начальником железной дороги. Работы по ремонту пути, контактной сети и устройств СЦБ и связи и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, должны производиться, как правило, без закрытия перегона. Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении, точный срок их начала и окончания устанавливается начальником отделения железной дороги совместно с руководителем работ и согласовывается с начальником службы перевозок, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - устанавливается главным инженером железной дороги. На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером. На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.</p>
<p>Технологические окна какой продолжительности должны предоставляться для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.4. Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, путей и других сооружений и устройств на горках должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7-1,5 ч в соответствии с порядком, предусмотренным начальником</p>

Вопрос	Комментарий
	железной дороги.
Какой инструкцией устанавливается порядок ограждения препятствий и мест производства работ?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.5. Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должно быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет. 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 пути, контактной сети и соблюдения габарита. Порядок ограждения препятствий и мест производства работ устанавливается Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации.
Какие головные уборы должны иметь сигналисты, ответственные за установку и охрану переносных сигналов?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.6. Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на пути, руководитель работ выделяет сигналистов из числа работников бригады, сдавших соответствующие испытания. Сигналисты должны иметь головные уборы, отличные от общепринятых для других работников железнодорожного транспорта и должны быть одеты в сигнальные жилеты. При производстве работ на пути развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ обязан установить связь (телефонную или по радио) с работниками, находящимися у сигналов, ограждающих место работ. Сигналисты и руководители работ должны иметь носимые радиостанции. Порядок обеспечения связью мест производства работ устанавливается начальником железной дороги.

Вопрос	Комментарий
<p>Что, в соответствии с ПТЭ, должен своевременно проходить подвижной состав?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.1. Подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав должны своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном состоянии, обеспечивающем их бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по охране труда. Предупреждение появления неисправностей и обеспечение установленных сроков службы подвижного состава и специального подвижного состава должно быть главным в работе лиц, ответственных за их техническое обслуживание и ремонт. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ могут следовать в поездах со скоростью не более 120 км/ч. Дополнительные требования к подвижному составу, который обращается в пассажирских поездах со скоростью более 140 км/ч, устанавливаются соответствующей инструкцией МПС России.</p>
<p>На станционных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без выполнения следующих условий:</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.7. На станционных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, такие работы должны выполняться в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ может заменяться регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поездному диспетчеру). Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по станции на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей</p>

Вопрос	Комментарий
	личной подписью руководителя работ.
<p>Кто даёт разрешение на закрытие перегона для производства работ, если оно вызывает изменение установленных размеров движения поездов на соседних дорогах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.8. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей производится с разрешения начальника отделения железной дороги и по согласованию с начальником службы перевозок, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - главного инженера железной дороги, если оно не вызывает изменения установленных размеров движения с соседними железными дорогами. Если такое закрытие вызывает изменение установленных размеров движения поездов на соседние железные дороги, оно может быть разрешено начальником железной дороги по согласованию с Департаментом управления перевозками МПС России. Закрытие перегона или путей, вызывающее необходимость пропуска поездов в обход по другим участкам данной железной дороги или по другим железным дорогам, допускается лишь в исключительных случаях с разрешения МПС России.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В соответствии с чем производится закрытие и открытие перегона или путей?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.9. О предстоящем закрытии перегона на однопутном участке, а на двухпутном и многопутном одного или нескольких путей начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - главный инженер железной дороги не позже чем за сутки уведомляет соответствующих руководителей работ. Закрытие и открытие перегона или путей производятся в соответствии с приказом поездного диспетчера перед началом и по окончании работ. Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера (в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы) о состоявшемся закрытии перегона или путей и до ограждения сигналами места работ.</p>
<p>Кто имеет право дать письменное уведомление, телефонограмму или телеграмму об открытии перегона или путей после окончания работ?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.8.10. Открытие перегона или путей производится только после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы начальника дистанции пути или уполномоченного им работника по должности не ниже дорожного мастера об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла эти работы. Восстановление действия существующих устройств СЦБ и связи или электроснабжения производится по получении уведомления соответственно от старшего электромеханика СЦБ и связи или энергодиспетчера.</p>
<p>Кем утверждается техническое задание на вновь строящийся подвижной состав?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.2. Типы и основные характеристики вновь строящегося подвижного состава утверждаются в порядке, установленном ОАО "РЖД" России. Техническое задание на вновь строящийся подвижной состав утверждается поставщиком по согласованию с ОАО "РЖД" России, а чертежи узлов и деталей и технические условия - по согласованию с соответствующими департаментами ОАО "РЖД" России. Подвижной состав и специальный подвижной состав подлежат в соответствии с законодательством Российской Федерации обязательной сертификации в рамках Системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте</p>

Вопрос	Комментарий
	(ССФЖТ).
Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение:	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.3. "Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с наибольшими конструкционными скоростями перспективных локомотивов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов. Вагоны, не имеющие переходных площадок, должны иметь специальные подножки и поручни."
Чье разрешение необходимо для внесения изменений в конструкцию основных узлов принятого в эксплуатацию подвижного состава?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.4. Вносить изменения в конструкции основных узлов принятого в эксплуатацию подвижного состава и специального самоходного подвижного состава допускается только с разрешения соответствующих департаментов ОАО "РЖД" России.
Требованиям какого габарита, установленного государственным стандартом, должен удовлетворять подвижной состав?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.5. Подвижной состав должен удовлетворять требованиям габарита подвижного состава, установленного государственным стандартом.
Когда должен быть испытан вновь построенный или прошедший капитальный ремонт подвижной состав?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.6. Вновь построенный, а также прошедший капитальный ремонт подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав до сдачи в эксплуатацию на железную дорогу должны быть испытаны и приняты от завода-поставщика в порядке, установленном МПС России.

Вопрос	Комментарий
<p>Кто устанавливает порядок выхода на станцию примыкания локомотивов и вагонов, не принадлежащих организациям федерального железнодорожного транспорта?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.11. Локомотивы и вагоны, не принадлежащие организациям федерального железнодорожного транспорта и выходящие на пути общей сети железных дорог, должны соответствовать требованиям настоящих Правил. Порядок обращения такого подвижного состава на путях общей сети железных дорог устанавливается МПС России, а порядок выхода локомотивов на станцию примыкания - начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместителем начальника железной дороги.</p>
<p>Какие знаки должны быть проставлены на оси колёсной пары?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.1. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным соответствующей инструкцией по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар подвижного состава, утверждаемой МПС России, и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании. Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки. Колесные пары в установленном порядке должны подвергаться осмотру под подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованиям, а при подкатке регистрироваться в соответствующих журналах или паспортах.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какие знаки и надписи наносятся на тендерах паровозов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.7. Каждая единица подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи: технический знак Российских железных дорог, инициалы железной дороги (кроме вагонов), номер (для пассажирских вагонов содержит код железной дороги приписки), табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, вестары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава). Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи: на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе - конструкционная скорость, серия, наименование депо или другого предприятия приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла; на пассажирских вагонах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно, - число мест; на грузовых вагонах - грузоподъемность. На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и инициалы железной дороги приписки. Другие знаки и надписи на подвижном составе и специальном подвижном составе наносятся в порядке, установленном МПС России.</p>
<p>Какой документ, в соответствии с ПТЭ, должен вестись на каждый локомотив, вагон, единицу моторвагонного и специального подвижного состава?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.8. На каждый локомотив, вагон, единицу моторвагонного и специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какими устройствами должны дополнительно оборудоваться локомотивы пассажирского движения?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.9. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы радиостанциями, скоростемерами с регистрацией показаний, установленных МПС России, автоматической локомотивной сигнализацией, а также оборудоваться и другими устройствами безопасности в соответствии с перечнем и порядком, установленными МПС России. Пассажирские локомотивы должны быть оборудованы устройствами управления электропневматическим торможением, а локомотивы для грузовых поездов должны оборудоваться устройством контроля плотности тормозной магистрали. Поездные локомотивы при обслуживании одним машинистом должны быть дополнительно оборудованы утвержденными МПС России следующими средствами и устройствами безопасности: системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста; зеркалами заднего вида; системой пожаротушения - тепловозы; блокировкой тормоза. Моторвагонные поезда оборудуются системой автоведения с обеспечением контроля скорости движения и речевой информации при подъездах к проходным светофорам, переездам и станциям, связью "пассажир-машинист", сигнализацией контроля закрытия дверей, автоматической пожарной сигнализацией. Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.</p>
<p>Кем устанавливаются требования к специальному подвижному составу и съемным подвижным единицам, а также порядок их технического обслуживания, ремонта и эксплуатации?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.9.10. Технические требования к специальному подвижному составу и съемным подвижным единицам, а также порядок их технического обслуживания, ремонта и эксплуатации устанавливаются ОАО "РЖД" России.</p>

Вопрос	Комментарий
Какое отклонение расстояния между внутренними гранями колёсу ненагруженной колёсной пары допускается при скоростях движения от 120 км/ч до 140 км/ч?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.2. Расстояние между внутренними гранями колёсу ненагруженной колёсной пары должно быть 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.

Вопрос	Комментарий
<p>При какой величине проката по кругу катания колесных пар локомотивов, обращающихся со скоростью движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч, не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
Какой подвижной состав в обязательном порядке оборудуется ручными тормозами?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.3. Локомотивы, пассажирские вагоны, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав оборудуются ручными тормозами. Часть грузовых вагонов по нормам ОАО "РЖД" России должна иметь переходную площадку со стоп-краном и ручным тормозом. Допускается эксплуатация почтовых и багажных вагонов, построенных до 1 января 1970 г., без ручных тормозов. Ручные тормоза подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должны содержаться по установленным нормам и обеспечивать установленное ОАО "РЖД" России расчетное тормозное нажатие.
Какие устройства должны иметь все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита или падение на путь?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.4. Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита или падение на путь, должны иметь предохранительные устройства.

Вопрос	Комментарий
<p>При какой величине проката по кругу катания колесных пар локомотивов, обращающихся со скоростью движения до 120 км/ч, не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>При какой толщине гребня колесных пар локомотивов, обращающихся со скоростью движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч, не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>При какой величине проката по кругу катания колесных пар грузовых вагонов, обращающихся со скоростью движения до 120 км/ч, не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какая максимально допустимая величина вертикального подреза гребня измеряемого специальным шаблоном допускается на гребнях колёсных пар?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободу, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какая максимально допустимая величина ползуна (выбоины) допускается на поверхности катания у локомотивов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободу, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>С какой скоростью допускается следовать на локомотиве до ближайшей станции при ползуне на колёсной паре от 1 до 2 мм?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>С какой скоростью допускается следовать на локомотиве до ближайшей станции при ползуне на колёсной паре свыше 2 до 4 мм?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; б) при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм. При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслужи-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>вания, имеющего средства для замены колесных пар. При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какими качествами должны обладать автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.1. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автоматическими тормозами, а пассажирские вагоны и локомотивы, кроме того, электропневматическими тормозами. Автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава и специального подвижного состава должны содержаться по установленным МПС России нормам и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а автоматические тормоза также остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения). Автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава и специального подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным МПС России.</p>
<p>В зависимости от каких условий автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.2. Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути. Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе устанавливаются в тамбурах, внутри вагонов и пломбируются. В специальном самоходном подвижном составе при необходимости устанавливаются стоп-краны или другие устройства для экстренного торможения.</p>
<p>Какой должна быть высота автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов, пассажирских и порожних грузовых вагонов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автосцепкой. Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть: у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более 1080 мм; у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми не менее 980 мм; у грузовых вагонов (груженых) не менее 950 мм; у специального подвижного состава: в порожнем состоянии не более 1080 мм в груженом - не ме-</p>

Вопрос	Комментарий
	нее 980 мм.
Какой должна быть высота автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автосцепкой. Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть: у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более 1080 мм; у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми не менее 980 мм; у грузовых вагонов (груженых) не менее 950 мм; у специального подвижного состава: в порожнем состоянии не более 1080 мм в груженом - не менее 980 мм.
Какой должна быть высота автосцепки над уровнем верха головок рельсов у гружёных грузовых вагонов?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автосцепкой. Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть: у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более 1080 мм; у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми не менее 980 мм; у грузовых вагонов (груженых) не менее 950 мм; у специального подвижного состава: в порожнем состоянии не более 1080 мм в груженом - не менее 980 мм.
Какой должна быть высота автосцепки над уровнем верха головок рельсов у специального подвижного состава?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автосцепкой. Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть: у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более 1080 мм; у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми не менее 980 мм; у грузовых вагонов (груженых) не менее 950 мм; у специального подвижного состава: в порожнем состоянии не более 1080 мм в груженом - не менее 980 мм.

Вопрос	Комментарий
<p>Какой должна быть максимальная разница по высоте между продольными осями автосцепок в грузовом поезде?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается МПС России и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках). Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более: в грузовом поезде 100 мм; между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда 110 мм в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм то же со скоростью 121-140 км/ч - 50 мм между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда 100 мм между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава 100 мм.</p>
<p>Какой должна быть максимальная разница по высоте между продольными осями автосцепок локомотива и первого груженого вагона грузового поезда?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается МПС России и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках). Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более: в грузовом поезде 100 мм; между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда 110 мм в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм то же со скоростью 121-140 км/ч - 50 мм между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда 100 мм между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава 100 мм.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какой должна быть максимальная разница по высоте между продольными осями автосцепок в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается МПС России и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках). Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более: в грузовом поезде 100 мм; между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда 110 мм в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм то же со скоростью 121-140 км/ч - 50 мм между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда 100 мм между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава 100 мм.</p>
<p>Какой должна быть максимальная разница по высоте между продольными осями автосцепок в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121-140 км/ч?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается МПС России и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках). Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более: в грузовом поезде 100 мм; между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда 110 мм в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм то же со скоростью 121-140 км/ч - 50 мм между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда 100 мм между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава 100 мм.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какой должна быть максимальная разница по высоте между продольными осями автосцепок локомотива и первого вагона пассажирского поезда?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается МПС России и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках). Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более: в грузовом поезде 100 мм; между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда 110 мм в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм то же со скоростью 121-140 км/ч - 50 мм между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда 100 мм между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава 100 мм.</p>
<p>Какой должна быть максимальная разница по высоте между продольными осями автосцепок локомотива и подвижных единиц специального подвижного состава?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.5. Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается МПС России и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках). Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более: в грузовом поезде 100 мм; между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда 110 мм в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм то же со скоростью 121-140 км/ч - 50 мм между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда 100 мм между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава 100 мм.</p>
<p>Кем утверждаются технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.2. Система технического обслуживания и ремонта подвижного состава, нормы межремонтных пробегов и порядок постановки его в ремонт устанавливаются МПС России. Технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава утверждаются соответствующими департаментами МПС России.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто является ответственным за правильное сцепление локомотива с первым вагоном поезда?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.6. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполнявший техническое обслуживание состава поезда перед отправлением. При прицепке вагонов к поезду на станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является руководитель маневров. За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом ответственным является машинист локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива. Отцепка поезда локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады. Отцепка поезда локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом осмотрщиком вагонов только после разъединения поезда электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике. Выполнение операций по прицепке поезда локомотива к составу и отцепке его от состава грузового и пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах - в пассажирском поезде - на начальника (механикабригадира) пассажирского поезда, в грузовом - на машиниста локомотива.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто является ответственным за правильное сцепление вагонов в составе поезда?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.11.6. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполнявший техническое обслуживание состава поезда перед отправлением. При прицепке вагонов к поезду на станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является руководитель маневров. За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом ответственным является машинист локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады. Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом осмотрщиком вагонов только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике. Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к составу и отцепке его от состава грузового и пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах - в пассажирском поезде - на начальника (механикабригадира) пассажирского поезда, в грузовом - на машиниста локомотива.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто несёт ответственность за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения подвижного состава?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.3. Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения подвижного состава и специального подвижного состава являются работники, непосредственно осуществляющие его техническое обслуживание и ремонт, мастера и руководители соответствующих заводов, депо, в том числе депо для специального подвижного состава, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания.</p>
<p>Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется неисправность:</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.4. Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей: неисправность прибора для подачи звукового сигнала; неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора; неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, неисправность привода передвигателя; неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки; неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; неисправность скоростемера и регистрирующего устройства; неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи "пассажирмашинист"; неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформации; неисправность системы подачи песка; неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора; трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа; трещина в корпусе буксы; неисправность буксового или моторно-осевого подшипника; отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи; неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токо-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>приемника; неисправность средств пожаротушения; неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля; появление стука, постороннего шума в дизеле; неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза; отсутствие защитных кожухов электрооборудования; неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи.</p>

Вопрос	Комментарий
Выдача каких локомотивов под поезда не допускается?	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.1. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения, а также ставить в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов. Не допускается выдача под поезда, обслуживаемые одним машинистом, локомотивов, выработавших установленный срок службы. Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие нормальные условия перевозки пассажиров, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива. Вагоны, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением, должны быть оборудованы системой автоматического управления электроотоплением, а электровозы - устройством отбора мощности для высоковольтного отопления. Требования к техническому состоянию подвижного состава, а также порядок его технического обслуживания и ремонта устанавливаются МПС России.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>С какой неисправностью Не допускается выпускать в эксплуатацию локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.4. Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей: неисправность прибора для подачи звукового сигнала; неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора; неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, не исправность привода передвигания; неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки; неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; неисправность скоростемера и регистрирующего устройства; неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи "пассажирмашинист"; неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформации; неисправность системы подачи песка; неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора; трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа; трещина в корпусе буксы; неисправность буксового или моторно-осевого подшипника; отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи; неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника; неисправность средств пожаротушения; неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля; появление стука, постороннего шума в дизеле; неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза; отсутствие защитных кожухов электрооборудования; неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>С какой неисправностью Не допускается выпускать в эксплуатацию локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.4. Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей: неисправность прибора для подачи звукового сигнала; неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора; неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, неисправность привода передвигания; неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки; неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; неисправность скоростемера и регистрирующего устройства; неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи "пассажирмашинист"; неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформации; неисправность системы подачи песка; неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора; трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа; трещина в корпусе буксы; неисправность буксового или моторно-осевого подшипника; отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи; неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника; неисправность средств пожаротушения; неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля; появление стука, постороннего шума в дизеле; неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза; отсутствие защитных кожухов электрооборудования; неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В присутствии кого допускается оставлять в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав на деповских путях и путях предприятий?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.9. Не допускается оставлять на деповских путях и путях предприятий в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных путях - без машиниста или его помощника.</p>
<p>В присутствии кого допускается оставлять на станционных путях в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.9. Не допускается оставлять на деповских путях и путях предприятий в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных путях - без машиниста или его помощника.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется неисправность</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.4. Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей: неисправность прибора для подачи звукового сигнала; неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора; неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, неисправность привода передвигания; неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки; неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; неисправность скоростемера и регистрирующего устройства; неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи "пассажирмашинист"; неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформации; неисправность системы подачи песка; неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора; трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа; трещина в корпусе буксы; неисправность буксового или моторно-осевого подшипника; отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи; неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника; неисправность средств пожаротушения; неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля; появление стука, постороннего шума в дизеле; неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза; отсутствие защитных кожухов электрооборудования; неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи.</p>

Вопрос	Комментарий
С какой периодичностью проводится комиссионный осмотр локомотивов и моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава при круглогодичной эксплуатации?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.5. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав при круглогодичной эксплуатации, два раза в год (весной и осенью) должны комиссионно осматриваться в соответствии с порядком, установленным МПС России
Где должны располагаться контрольные пункты для проверки действия и регулировки устройства безопасности и поездной радиосвязи?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.6. Локомотивные, а также установленные на моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе, устройства безопасности и поездной радиосвязи должны периодически осматриваться на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств. Такие контрольные пункты должны быть в основных депо, в депо для специального подвижного состава, а при необходимости - в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов и специального самоходного подвижного состава.
Какие устройства на локомотивах должны быть запломбированы?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.7. Установленные на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, а также на специальном самоходном подвижном составе, манометры и предохранительные клапаны должны быть запломбированы, а контрольные пробки на котлах паровозов иметь клейма. На электровозах и тепловозах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива. Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на электровозах, тепловозах и моторвагонном подвижном составе, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах, моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе и паровые котлы на локомотивах должны подвергаться испытанию и освидетельствованию в установленные сроки.
Кем устанавливается порядок предъявления вагонов к техническому обслуживанию и уведомления об их годности?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.11 Порядок предъявления вагонов к техническому обслуживанию и уведомления об их годности устанавливается начальником железной дороги.

Вопрос	Комментарий
<p>На станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до:</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.12 На станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей станции, имеющей пункт технического обслуживания.</p>
<p>Кто устанавливает границы гарантийных участков для грузовых поездов в пределах одной дороги?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.12.13 Гарантийные участки для грузовых поездов устанавливаются: в пределах одной дороги - начальником железной дороги; в пределах двух и более дорог - ОАО "РЖД" России в соответствии с согласованными железными дорогами нормативами, определяемыми исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полного опробования автотормозов, качественного технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.</p>
<p>В каких случаях допускается нарушение графика движения поездов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.1 Нарушение графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях, когда из-за отказа технических средств или явлений стихийного бедствия происходит нарушение графика движения поездов, работники всех служб обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих пассажирских и грузовых поездов и обеспечивать их безопасное проследование.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кем производится назначение и отмена пассажирских поездов дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузопассажирских, следующих в пределах одной железной дороги?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.3. Назначение и отмена поездов производятся: а) пассажирских дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузопассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог - заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги. Начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместитель начальника железной дороги вправе назначать и отменять дополнительные пригородные поезда, обращающиеся в пределах отделения железной дороги. Отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах отделения железной дороги или железной дороги, производится с разрешения начальника железной дороги; б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более дорог, - в соответствии с порядком, установленным МПС России, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги; в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения - поездным диспетчером. Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, объявляется поездным диспетчером с указанием порядка следования поезда.</p>
<p>В чьем распоряжении находятся все пути в пределах станционной территории, за исключением переданных в прочих других служб и организаций?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.14.4. Железнодорожные пути делятся на главные на перегонах, станционные (в том числе главные на станциях) и специального назначения. Все пути в пределах станционной территории, за исключением переданных в ведение других служб и организаций, находятся в распоряжении начальника станции.</p>

Вопрос	Комментарий
Кем устанавливается порядок нумерации путей и стрелочных переводов?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.14.5. На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный путь должен иметь номер. Не допускается устанавливать одинаковые номера путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной станции. На станциях, имеющих отдельные парки, не допускается устанавливать одинаковые номера путям в пределах одного парка. Порядок нумерации путей и стрелочных переводов устанавливается ОАО "РЖД" России.
Кем производится отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах одного отделения железной дороги?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.3. Назначение и отмена поездов производятся: а) пассажирских дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузо-пассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог - заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги. Начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместитель начальника железной дороги вправе назначать и отменять дополнительные пригородные поезда, обращающиеся в пределах отделения железной дороги. Отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах отделения железной дороги или железной дороги, производится с разрешения начальника железной дороги; б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более дорог, - в соответствии с порядком, установленным МПС России, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги; в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения - поездным диспетчером. Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, объявляется поездным диспетчером с указанием порядка следования поезда.

Вопрос	Комментарий
<p>Кем производится назначение и отмена воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах одной железной дороги?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.3. Назначение и отмена поездов производятся: а) пассажирских дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузо-пассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог - заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги. Начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместитель начальника железной дороги вправе назначать и отменять дополнительные пригородные поезда, обращающиеся в пределах отделения железной дороги. Отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах отделения железной дороги или железной дороги, производится с разрешения начальника железной дороги; б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более дорог, - в соответствии с порядком, установленным МПС России, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги; в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения - поездным диспетчером. Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, объявляется поездным диспетчером с указанием порядка следования поезда.</p>
<p>На каком участке движения грузового поезда действует присвоенный поезду индекс?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.4. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления - нечетные. Кроме номера, каждому грузовому поезду на станции его формирования присваивается индекс, который не изменяется до станции расформирования. Поездам, не предусмотренным графиком движения, номера присваиваются при их назначении.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Как подразделяются поезда по приоритетности движения?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.5. Поезда делятся на: А. Внеочередные - восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара. Б. Очередные - в порядке приоритетности: 1) пассажирские скоростные; 2) пассажирские скорые; 3) пассажирские всех остальных наименований; 4) почтово-багажные, воинские, грузо-пассажирские, людские и ускоренные грузовые поезда; 5) грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда и локомотивы без вагонов. В. Поезда, назначаемые по особым требованиям, очередность которых устанавливается при назначении.</p>
<p>Кем производится назначение и отмена восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.3. Назначение и отмена поездов производятся: а) пассажирских дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузо-пассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог - заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги. Начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместитель начальника железной дороги вправе назначать и отменять дополнительные пригородные поезда, обращающиеся в пределах отделения железной дороги. Отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах отделения железной дороги или железной дороги, производится с разрешения начальника железной дороги; б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более дорог, - в соответствии с порядком, установленным МПС России, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги; в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения - поездным диспетчером. Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, объявляется поездным диспетчером с указанием</p>

Вопрос	Комментарий
	порядка следования поезда.

Вопрос	Комментарий
<p>Кто производит назначение поезда, не предусмотренного графиком движения с указанием порядка следования поезда?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.13.3. Назначение и отмена поездов производятся: а) пассажирских дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузопассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог - заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги. Начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместитель начальника железной дороги вправе назначать и отменять дополнительные пригородные поезда, обращающиеся в пределах отделения железной дороги. Отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах отделения железной дороги или железной дороги, производится с разрешения начальника железной дороги; б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более дорог, - в соответствии с порядком, установленным МПС России, а в пределах одной железной дороги - начальником железной дороги; в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения - поездным диспетчером. Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, объявляется поездным диспетчером с указанием порядка следования поезда.</p>
<p>Что не входит в понятие "Раздельного пункта"?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.14.1. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами. Раздельными пунктами являются 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.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что является границами станции по каждому в отдельности главному пути на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также на станциях, где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному пути?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.14.2. Границами станции являются: на однопутных участках - входные светофоры; на двухпутных участках по каждому в отдельности главному пути с одной стороны - входной светофор, а с другой - сигнальный знак "Граница станции", установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом. На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также, где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному пути, границей станции по каждому в отдельности главному пути являются входные светофоры.</p>
<p>Что должен иметь каждый отдельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.14.3. Каждый отдельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фасада, с обеих сторон подхода поездов, а при необходимости также на концах пассажирских платформ. На пассажирских остановочных пунктах, расположенных на участках с интенсивным движением пригородных поездов, наименование пункта, кроме того, должно указываться в нескольких местах вдоль пассажирской платформы.</p>
<p>Что устанавливается технико-распорядительным актом станции?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.1. Порядок использования технических средств станции устанавливается технико-распорядительным актом, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, безопасность внутростанционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда. Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех служб.</p>
<p>Кем разрабатывается технико-распорядительный акт станции?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.2. Технико-распорядительный акт станции разрабатывается начальником станции на основе и в полном соответствии с настоящими Правилами, Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации и инструкцией по составлению технико-</p>

Вопрос	Комментарий
	распорядительных актов железнодорожных станций.
Кто является ответственным за перевод стрелок и управление сигналами на станциях, расположенных на участках с диспетчерской централизацией?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.5 На станциях, расположенных на участках с диспетчерской централизацией, ответственным за перевод стрелок и управление сигналами является поездной диспетчер.
В чьем распоряжении находятся станционные стрелочные переводы примыкающих путей, переданных в ведение других служб и организаций?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.11. Стрелочные переводы на станционных путях, в том числе стрелочные переводы примыкающих путей, переданных в ведение других служб и организаций, находятся в распоряжении начальника станции.
Кто осуществляет контроль технического состояния, чистку, смазывание, закрепление и замену болтов централизованных стрелочных переводов?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.12. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляются: нецентрализованных стрелочных переводов - обслуживающими их дежурными стрелочного поста; централизованных стрелочных переводов - работниками дистанции пути.
Кто осуществляет контроль технического состояния, чистку, смазывание, закрепление и замену болтов нецентрализованных стрелочных переводов?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.12. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляются: нецентрализованных стрелочных переводов - обслуживающими их дежурными стрелочного поста; централизованных стрелочных переводов - работниками дистанции пути.

Вопрос	Комментарий
<p>С какой скоростью можно производить маневры при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.16. Маневры производятся со скоростью не более: 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами; 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям; 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов; 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней; 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепки вагонов к другому отцепу в подгорочном парке; 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.</p>
<p>С какой скоростью можно производить маневры при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.16. Маневры производятся со скоростью не более: 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами; 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям; 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов; 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней; 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепки вагонов к другому отцепу в подгорочном парке; 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>С какой скоростью можно производить маневры при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.16. Маневры производятся со скоростью не более: 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами; 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям; 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов; 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней; 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепки вагонов к другому отцепу в подгорочном парке; 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.</p>
<p>С какой скоростью можно производить маневры при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.16. Маневры производятся со скоростью не более: 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами; 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям; 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов; 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней; 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепки вагонов к другому отцепу в подгорочном парке; 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>С какой скоростью можно производить маневры при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке ?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.16. Маневры производятся со скоростью не более: 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами; 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям; 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов; 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней; 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке; 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.</p>
<p>С какой скоростью можно производить маневры при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.16. Маневры производятся со скоростью не более: 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами; 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям; 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов; 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней; 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке; 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.</p>
<p>Какой подвижной состав не допускается пропускать через сортировочные горки?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.20. Не допускается пропускать через сортировочные горки: груженные и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также подвижной состав, имеющий трафарет</p>

Вопрос	Комментарий
	"Через горку не пропускать"
Какие вагоны допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего и местного сообщений?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.28. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего и местного сообщений нецельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.
В каком из перечисленных случаев производится полное опробование автотормозов в поезде?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.15.41. Опробование автотормозов в поездах производится: Полное с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов: на станциях формирования перед отправлением поезда; после смены локомотива; на станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива; перед выдачей моторвагонного поезда из депо или после отстоя его без бригады на станции; на станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения; перед затяжными спусками 0,018 и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии. Перечень таких станций устанавливается начальником железной дороги. Полное опробование электропневматических тормозов производится на станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива.
На какие пути станции должен производиться приём поездов?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.6. Прием поездов на станцию должен производиться на свободные пути, предназначенные для этого техническораспорядительным актом станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов при приеме на пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается начальником железной дороги.

Вопрос	Комментарий
<p>В чём должен убедиться дежурный по станции перед открытием входного светофора?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.7. Дежурный по станции не вправе открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поездов готов, стрелки закрыты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены. Входной светофор должен открываться дежурным по станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается поездным диспетчером. Входной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, - дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда.</p>
<p>С какой скоростью можно следовать на станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по станции при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.8 Скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по станции должна быть не более 20 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.</p>
<p>Кто, помимо дежурного по станции, имеет право встречать прибывающий на станцию поезд?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.12. Дежурный по станции встречает каждый прибывающий поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов. На станциях, где пути приема поездов удалены или где по местным условиям дежурный по станции не может встречать поезда, их должны встречать сигналисты или дежурные стрелочного поста.</p>
<p>Когда должен закрываться выходной светофор при отправлении поезда со станции?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.17 Выходной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, - дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда.</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто устанавливает порядок подачи сигнала отправления при отправлении поезда со станционных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с путей, не имеющих выходных светофоров?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.18. При отправлении поезда со станционных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава при наличии разрешения на занятие перегона не вправе приводить в движение поезд без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по станции либо по его указанию дежурным по парку, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигнальником или главным кондуктором (составителем поездов). Порядок подачи сигнала отправления устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - заместителем начальника железной дороги.</p>
<p>Кто, помимо дежурного по станции, имеет право провожать отправляющийся со станции поезд?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.21. Дежурный по станции провожает каждый отправляемый или следующий безостановочно по станции поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов. Об отправлении поезда в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу сигнальщика, дежурного стрелочного поста или лично. На станциях, где пути отправления поездов удалены или где по местным условиям дежурный по станции не может провожать поезда, их должны провожать сигнальщики или дежурные стрелочного поста.</p>
<p>Что является основным средством сигнализации и связи при движении поездов?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.25. Основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоматическая и полуавтоматическая путевые блокировки.</p>
<p>Что является разрешением на занятие поездом блок-участка при автоматической блокировке?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.27. При автоматической блокировке: а) разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора;</p>
<p>Что является разрешением на занятие поездом перегона при полуавтоматической блокировке?</p>	<p>ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.28. При полуавтоматической блокировке: разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проход-</p>

Вопрос	Комментарий
	ного светофора;
С какой максимальной скоростью можно проследовать пассажирскому поезду светофор с одним желтым (немигающим) огнем?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.30 Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч для пассажирских и грузовых поездов.
Какова должна быть максимальная скорость следования по месту, требующему уменьшения скорости при отсутствии указаний её величины в предупреждении или приказе начальника железной дороги?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.30 Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или приказе начальника железной дороги, а при отсутствии этих указаний - не более 25 км/ч.
Кто может дать распоряжение о возвращении поезда с перегона обратно на станцию отправления?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.47. Поезд может быть возвращен с перегона обратно на станцию отправления только по распоряжению дежурного по этой станции в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.
Кто, при остановке на перегоне пассажирского поезда, обязан принять меры к остановке вслед идущего поезда в случае его появления?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.45. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.
Сколько человек, не являющихся членами локомотивной бригады, может находиться в рабочей кабине локомотива?	ЦРБ-756, (ПТЭ) п.16.42. Не допускается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов (составительской бригады), а также должностных лиц, имеющих разрешение, выдаваемое в соответствии с порядком, установленным МПС России, но не более двух человек одновременно.
Каково назначение заградительных светофоров?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.1. "заградительные — требующие остановки при опасности для движения, возникшей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, а также при ограждении составов для

Вопрос	Комментарий
	осмотра и ремонта вагонов на станционных путях"
Каково назначение маршрутных светофоров?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.1. "маршрутные — разрешающие или запрещающие поезду проследовать из одного района станции в другой"
Каково назначение предупредительных светофоров?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.1. "предупредительные — предупреждающие о показании основного светофора (входного, проходного, заградительного и прикрытия)"
Что означает мигающий сигнал светофора?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.2. "Сигнальные огни на светофорах применяются: нормально горящие, нормально негорящие, немигающие и мигающие (периодически загорающиеся и гаснущие)."
Что означает сигнал светофора "один жёлтый мигающий огонь"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.3. "один желтый мигающий огонь — "Разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью"
Что означает сигнал входного (маршрутного) светофора "два жёлтых огня и одна зелёная светящаяся полоса"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.5. "два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса — "Разрешается поезду следовать на станцию со скоростью не более 60 км/ч на боковой путь и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт"
Что означает сигнал входного (маршрутного) светофора "один зелёный, мигающий и один жёлтый огни и одна зелёная светящаяся полоса"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.5. "один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса — "Разрешается поезду следовать на станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч"
Что означает сигнал входного (маршрутного) светофора "один зелёный мигающий огонь"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.5. "конецформыначалоформыВ необходимых случаях на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал один зеленый мигающий огонь — "Разрешается поезду следовать на станцию по главному пути с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) от-

Вопрос	Комментарий
	крыт и требует проследования его со скоростью не более 60 км/ч"
Что означает сигнал входного (маршрутного) светофора "три жёлтых огня"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.5. "На отдельных станциях в случаях, предусмотренных Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал три желтых огня — "Разрешается моторвагонному поезду, одиночному локомотиву, мотовозу, дрезине следовать на свободный участок пути с особой осторожностью и со скоростью не более 20 км/ч до маршрутного светофора с красным огнем".
Что означает при автоблокировке сигнал выходного светофора "два жёлтых огня"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.7. "два желтых огня — "Разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт".
Что означает при автоблокировке сигнал выходного светофора "два жёлтых огня и одна зелёная светящаяся полоса"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.8. "два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса — "Разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт"
Что означает при автоблокировке сигнал выходного светофора "один зелёный, мигающий и один жёлтый огни и одна зелёная светящаяся полоса"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.8. "один зеленый, мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса — "Разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 80 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт".
Что означает при полуавтоматической блокировке сигнал выходного светофора "два жёлтых огня"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.9. "два желтых огня — "Разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; перегон до следующей станции (путевого поста) свободен".
Что означает при автоблокировке четырёхзначной сигнализацией сигнал светофора "один жёлтый и один зелёный огни"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.15. "один желтый и один зеленый огни — впереди свободны два блок-участка".

Вопрос	Комментарий
Какова отличительная окраска мачт заградительных светофоров?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.21. "Нормально сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных к ним не горят, и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют. Мачты этих светофоров имеют отличительную окраску — чередующиеся черные и белые наклонные полосы".
Каково нормальное состояние сигнальных огней заградительных светофоров?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.21. "Нормально сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных к ним не горят, и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют".
Что означает сигнал "жёлтый огонь с красным" локомотивного светофора?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.24. "желтый огонь с красным — "Разрешается движение с готовностью остановиться; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь".
Что означает сигнал "белый огонь" локомотивного светофора?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.24. "Белый огонь указывает, что локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются и машинист должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.
Как должны обозначаться недействующие светофоры?	Инструкция ЦРБ-757 п. 2.26. "Недействующие светофоры должны быть закрежены двумя планками, а сигнальные огни на них погашены".
На каком расстоянии от знака "Начало опасного места" устанавливается сигнальный знак диск жёлтого цвета на перегонах с руководящими спусками менее 0,006 при скорости движения грузовых поездов не более 80 км/час, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/час.	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Диском желтого цвета подается сигнал: «Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в приказе начальника железной дороги». На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, при скорости движения грузовых поездов не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/ч, от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости - 800 м.

Вопрос	Комментарий
<p>На каком расстоянии от знака "Начало опасного места" устанавливается сигнальный знак диск жёлтого цвета на перегонах с руководящими спусками менее 0,006 при скорости движения рефрижераторных поездов более 100 км/час, но не более 120 км/час и пассажирских поездов более 100 км/час, но не более 140 км/час.</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Диском желтого цвета подается сигнал: «Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в приказе начальника железной дороги». На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, при скорости движения рефрижераторных поездов более 100 км/ч, но не более 120 км/ч и пассажирских поездов более 100 км/ч, но не более 140 км/ч, расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости - 1000 м".</p>
<p>На каком расстоянии от знака "Начало опасного места" устанавливается сигнальный знак диск жёлтого цвета на перегонах с руководящими спусками менее 0,006 при скорости движения грузовых поездов более 80 км/час, но не более 90 км/час.</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Диском желтого цвета подается сигнал: «Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в приказе начальника железной дороги». На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, при скорости движения конецформыначалоформыгрузовых поездов более 80 км/ч, но не более 90 км/ч, расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости - 1100 м".</p>
<p>На каком расстоянии от знака "Начало опасного места" устанавливается сигнальный знак диск жёлтого цвета на перегонах с руководящими спусками 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения грузовых поездов не более 80 км/час, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/час.</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Диском желтого цвета подается сигнал: «Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в приказе начальника железной дороги». На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения грузовых поездов не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/ч, расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости - 1000 м".</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На каком расстоянии от знака "Начало опасного места" устанавливается сигнальный знак диск жёлтого цвета на перегонах с руководящими спусками 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения рефрижераторных поездов более 100 км/час, но не более 120 км/час и пассажирских поездов более 100 км/час, но не более 140 км/час.</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Диском желтого цвета подается сигнал: «Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в приказе начальника железной дороги». На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения рефрижераторных поездов более 100 км/ч, но не более 120 км/ч и пассажирских поездов более 100 км/ч, но не более 140 км/ч, расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости - 1100 м".</p>
<p>На каком расстоянии от знака "Начало опасного места" устанавливается сигнальный знак диск жёлтого цвета на перегонах с руководящими спусками 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения грузовых поездов более 80 км/час, но не более 90 км/час.</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Диском желтого цвета подается сигнал: «Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в приказе начальника железной дороги». На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения грузовых поездов более 80 км/ч, но не более 90 км/ч, расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости - 1300 м".</p>
<p>На каком расстоянии от знака "Начало опасного места" устанавливается сигнальный знак диск жёлтого цвета на перегонах с руководящими спусками 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения пассажирских поездов более 140 км/час, но не более 160 км/час.</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Диском желтого цвета подается сигнал: «Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в приказе начальника железной дороги». На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения пассажирских поездов более 140 км/ч, но не более 160 км/ч, расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости - 1500 м".</p>

Вопрос	Комментарий
Как определяется расстояние установки сигнального знака "Диск жёлтого цвета" относительно знака "Начало опасного места" на перегонах с руководящими спусками круче 0,010.	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.1. "Устанавливается начальником железной дороги".
Какой из сигналов ограждения не относится к переносным сигналам?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.2. "К переносным сигналам относятся: 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, красные флаги на шестах".
Какого цвета обратная сторона квадратного щита жёлтого цвета?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.2. "К переносным сигналам относятся: 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, красные флаги на шестах".
Какие требования предъявляет квадратный щит жёлтого цвета при расположении его на главном пути станции?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.3. "квадратный щит желтого цвета днем и ночью при расположении опасного места на главном пути станции — "Разрешается движение с уменьшением скорости".
Какие требования предъявляет обратная сторона квадратного щита зелёного цвета при расположении его на перегоне?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.3. "Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) днем и ночью на перегоне и на главном пути станции указывает на то, что машинист имеет право повысить скорость до установленной после проследования опасного места всем составом"
На каком расстоянии от места препятствия устанавливаются переносные красные сигналы на перегоне?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.4. "Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами"
Как укладываются петарды?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.7. "Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе пути по ходу поезда и одна на левом. Расстояние между петардами должно быть по 20 м"

Вопрос	Комментарий
Как ограждаются вагоны, ремонтируемые на станционных путях?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.12. "Вагоны, ремонтируемые на станционных путях, и вагоны с опасными грузами класса (взрывчатыми материалами), стоящие на отдельных путях, ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси пути на расстоянии не менее 50 м (на сквозных путях — с обеих сторон, а на тупиковых путях — со стороны стрелочного перевода)"
На каком расстоянии от хвоста пассажирского поезда, остановившегося на перегоне, проводник последнего пассажирского вагона должен уложить петарды?	Инструкция ЦРБ-757 п. 3.13. "конецформыначалоформыПри вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение производит проводник последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях: затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста; если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи по правильному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда. Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, должен привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона"
Какие требования предъявляются красным развёрнутым флагом днём и красным огнём ручного фонаря ночью?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.1. "Ручными сигналами предъявляются требования: красным развёрнутым флагом днём и красным огнём ручного фонаря ночью — "Стой! Движение запрещено"
Какие требования предъявляются жёлтым развёрнутым флагом днём и жёлтым огнём ручного фонаря ночью?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.1. "Ручными сигналами предъявляются требования: жёлтым развёрнутым флагом днём и жёлтым огнём ручного фонаря ночью — «Разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в приказе начальника железной дороги, а при конецформыначалоформыотсутствии этих указаний — со скоростью не более 25 км/ч"

Вопрос	Комментарий
Каким образом может подаваться сигнал уменьшения скорости ночью на станциях при отсутствии ручного фонаря с жёлтым огнём?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.1. "При отсутствии ночью ручного фонаря с желтым огнем сигнал уменьшения скорости на станции может подаваться медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем"
Как подаётся сигнал машинисту о необходимости произвести пробное торможение (после устного предупреждения) ночью?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.2. "При опробовании автотормозов подаются сигналы: требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): конецформыначалоформыднем — поднятой вертикально рукой, ночью — поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем. Машинист отвечает одним коротким свистком локомотива и приступает к торможению"
Как подаётся сигнал машинисту о необходимости отпустить тормоза ночью?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.2. "требование машинисту отпустить тормоза: днем — движениями руки перед собой по горизонтальной, ночью — такими же движениями ручного фонаря с прозрачно-белым огнем. Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза"
Каким ручным сигналом заменяется поднятый вертикально в вытянутой руке диск, окрашенный в белый цвет с чёрным окаймлением в ночных условиях?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.3. "конецформыначалоформыДежурный по станции, где ему вменено в обязанность провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по станции без остановки показывает: днем — поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью — поднятый ручной фонарь с зеленым огнем"
В каком головном уборе дежурный по станции должен встречать и провожать поезда?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.3. "Дежурный по станции должен встречать и провожать поезда в головном уборе с верхом красного цвета"
Как дежурные стрелочных постов встречают поезда, следующие по главному пути днём?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.4. "Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда: в случае пропуска по главному пути без остановки на станции: днем — со свернутым желтым флагом; ночью — с прозрачно-белым огнем ручного фонаря"

Вопрос	Комментарий
Как дежурные стрелочных постов встречают поезда, прибывающие на станцию на боковой путь в ночное время?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.4. "Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда: в случае приема поезда на боковой путь или с остановкой на станции: днем — с развернутым желтым флагом; ночью — с желтым огнем ручного фонаря"
Как сигналы и дежурные стрелочных постов провожают поезда, отправляющиеся с боковых путей станции?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.5. "Сигналы и дежурные стрелочных постов провожают поезда, отправляющиеся со станций, во всех случаях со свернутым желтым флагом днем и прозрачно-белым огнем ручного фонаря ночью"
Как подается сигнал остановки поезда машинисту локомотива?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.6. "конецформыначалоформыСигнал остановки поезда подается машинисту локомотива: днем — развернутым красным флагом; ночью — красным огнем ручного фонаря"
На что указывает свернутый желтый флаг в руке проводника пассажирского поезда, отправляющегося со станции?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.7. "конецформыначалоформыПри отправлении пассажирского поезда со станции после остановки проводники пассажирских вагонов с радиокупе (штабного) и хвостового (кроме случаев отправления поездов с тупиковых путей) должны показывать в сторону пассажирской платформы (до конца платформы): днем — свернутый желтый флаг; ночью — ручной фонарь с прозрачно-белым огнем. Это указывает на благополучное следование поезда. Проводники остальных вагонов при трогании поезда закрывают боковые двери вагона и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль платформы"
Как на перегонах обходчики железнодорожных путей и дежурные по переездам при свободности пути встречают поезда?	Инструкция ЦРБ-757 п. 4.8. "На перегонах обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по переездам при свободности пути встречают поезда: днем — со свернутым желтым флагом; ночью — с прозрачно-белым огнем ручного фонаря.конецформыначалоформы. В местах, огражденных сигналами уменьшения скорости или остановки, они встречают поезда днем или ночью с сигналами, соответствующими установленным на пути"

Вопрос	Комментарий
В каких случаях применяются световые указатели направления белого цвета?	п. 5.1. Инструкция ЦРБ-757 п. 5.1. "В тех случаях, когда необходимо указать путь приема или направление следования поезда или маневрового состава, применяются маршрутные световые указатели направления белого цвета (цифровые, буквенные или положения), помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте"
Что показывает освещаемый стрелочный указатель, если стрелка установлена по прямому пути?	п. 5.2. Инструкция ЦРБ-757 п. 5.2. "Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают: стрелка установлена по прямому пути — днем белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью — молочно-белый огонь"
Что показывает освещаемый стрелочный указатель, если стрелка установлена на боковой путь?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.2. "Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают: стрелка установлена на боковой путь — днем широкая сторона указателя; ночью — желтый огонь"
Что показывают освещаемые стрелочные указатели перекрёстных стрелок, если стрелки установлены по прямому пути?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.3. "Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены: по прямому пути — днем на обоих указателях белые прямоугольники узкой стороны указателей; ночью — молочно-белые огни"
Что показывают освещаемые стрелочные указатели перекрёстных стрелок, если стрелки установлены с пересечением прямого пути?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.3. "Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены: с пересечением прямого пути — днем на обоих указателях широкие стороны указателей; ночью — желтые огни"
Что показывают освещаемые стрелочные указатели перекрёстных стрелок, если стрелки установлены с пересечением прямого пути?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.3. "Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены: с пересечением прямого пути - днем на обоих указателях широкие стороны указателей; ночью - желтые огни"

Вопрос	Комментарий
Что показывает неосвещаемый стрелочный указатель, если стрелка установлена по прямому пути?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.4. "Неосвещаемые стрелочные указатели показывают: стрелка установлена по прямому пути-стреловидный указатель направлен ребром вдоль пути, стрелка установлена на боковой путь-стреловидный указатель направлен в сторону бокового пути"
Что показывает указатель устройств сбрасывания и путевого заграждения днём, если путь заграждён?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.5. "Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают: «Путь заграждён» - днём виден белый круг с горизонтальной черной полосой; ночью - молочно-белый огонь той же черной полосой"
Что показывает указатель устройств сбрасывания и путевого заграждения днём, если ограждение с пути снято?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.5. "Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают: "Заграждение с пути снято" - днём виден белый круг или прямоугольник с вертикальной черной полосой; ночью - молочно-белый огонь с той же черной полосой. Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в тех случаях, когда эти устройства не включены в централизацию и не имеют контроля заграждающего положения"
Что показывает указатель гидравлических колонок днём, если поворачивающаяся часть колонки установлена поперёк пути?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.6. "Указатель гидравлической колонки - фонарь - показывает ночью красный огонь в обе стороны, если поворачивающаяся часть колонки установлена поперек пути; днём видна сама поворачивающаяся часть колонки, окрашенная в красный цвет, - сигнал «Стой!». Если поворачивающаяся часть колонки установлена вдоль пути, ночью виден в обе стороны прозрачно-белый огонь".

Вопрос	Комментарий
Каково нормальное положение указателей "Опустить токоприёмник"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.9. "На электрифицированных участках постоянного тока перед воздушными промежутками, где в случае внезапного снятия напряжения в одной из секций контактной сети не допускается проход электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, применяются сигнальные световые указатели «Опустить токоприемник», помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах. При появлении на сигнальном указателе мигающей светящейся полосы прозрачно-белого цвета машинист обязан немедленно принять меры к проследованию ограждаемого воздушного промежутка с опущенными токоприемниками. Нормально сигнальные полосы указателей не горят и в этом положении указатели сигнального значения не имеют".
На что указывают постоянные сигнальные знаки "Начало торможения" и "Конец торможения"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.11. "Постоянные сигнальные знаки «Начало торможения» и «Конец торможения» указывают машинисту локомотива места проверки действия автотормозов в пути следования. Порядок расстановки таких сигнальных знаков определяется комиссионно и утверждается начальником железной дороги".
Какой отличительный знак должны иметь опоры контактной сети, ограничивающие воздушные промежутки?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.13. "Опоры контактной сети, ограничивающие воздушные промежутки, должны иметь отличительный знак - чередующиеся четыре черные и три белые горизонтальные полосы. Первая опора по направлению движения поезда, кроме того, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой. Знаки могут наноситься непосредственно на опоры или щиты, закрепляемые на опорах. На многопутных участках допускается установка указанных знаков на конструкциях контактной сети над осью пути. Остановка электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками между этими опорами (знаками) запрещается".
Что указывают предельные столбики?	Инструкция ЦРБ-757 п. 5.14. "Предельные столбики указывают место, далее которого на пути нельзя устанавливать подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения. Предельные столбики у главных и приемо-

Вопрос	Комментарий
	отправочных путей должны иметь отличительную окраску".
<p>Что указывают постоянные сигнальные знаки "Начало опасного места" и "Конец опасного места"?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 5.16. "Постоянные сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» с отражателями на них указывают границы участка, требующего проследования его поездами с уменьшенной скоростью. Сигнальный знак «Конец опасного места» помещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».</p>
<p>Как подаётся днём ручной сигнал опустить токоприёмник?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 5.20. "В случае внезапного обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работник дистанции электроснабжения, обнаруживший эту неисправность, обязан отойти на 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал «Опустить токоприемник»: днём - повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке; ночью - повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем. Машинист обязан: подать оповестительный сигнал, при обесточенной электрической цепи, опустить токоприемники и с особой бдительностью проследовать место повреждения, убедившись в исправности контактной сети, поднять токоприемники и продолжить движение".</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какие сигналы подаются маневровыми светофорами?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.1. "Маневровыми светофорами подаются сигналы: один лунно-белый огонь - "Разрешается производить маневры"; один синий огонь - "Запрещается производить маневры". Разрешение производить маневры может подаваться выходными и маршрутными светофорами одним лунно-белым огнем при погашенном красном огне. Проезд красных огней выходных и маршрутных светофоров в районе маневров может также разрешаться лунно-белым огнем групповых маневровых светофоров. На станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны станции, может применяться сигнал один лунно-белый огонь - «Разрешается выход маневрирующего состава за границу станции». Групповым маневровым светофором, разрешающим маневры в определенном районе станции, подаются сигналы в одну или обе стороны. На маневровых светофорах в необходимых случаях с разрешения начальника железной дороги вместо синих могут применяться красные огни. Для передачи сигналов при производстве маневров толчками на сортировочных вытяжных путях разрешается применение светофорной сигнализации в соответствии с порядком, установленным МПС России. На станциях с электрической централизацией стрелок и сигналов на маневровых светофорах в необходимых случаях может применяться сигнал два лунно-белых огня - "Разрешается производить маневры; путь, огражденный этим светофором, свободен".</p>
<p>Что обозначает показание горочного светофора в виде одного зелёного и одного жёлтого огня?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.2. "Горочными светофорами подаются сигналы: один зеленый огонь - «Разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью»; один желтый огонь - «Разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью»; один желтый и один зеленый огни - «Разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной»; один красный огонь - «Стой! Запрещается роспуск»; буква «Н» белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, - «Осадить вагоны с горки на пути парка приема</p>

Вопрос	Комментарий
	или вытяжной путь».
<p>Что обозначает буква "Н" белого цвета на световом указателе горочного светофора, горящая одновременно с красным огнём?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.2. "Горочными светофорами подаются сигналы: один зеленый огонь - «Разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью»; один желтый огонь - «Разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью»; один желтый и один зеленый огни - «Разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной»; один красный огонь - «Стоять! Запрещается роспуск»; буква «Н» белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, - «Осадить вагоны с горки на пути парка приема или вытяжной путь».</p>
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Разрешается локомотиву следовать управлением вперёд" при маневрах днём?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: «Разрешается локомотиву следовать управлением вперед» - днем движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом; ночью - движением поднятой вверх руки с ручным фонарём с прозрачно-белым огнем или одним длинным звуком".</p>
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Разрешается локомотиву следовать управлением назад" при маневрах днём?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: "Разрешается локомотиву следовать управлением назад" - днем движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом; ночью - движением опущенной вниз руки с ручным фонарём с прозрачно-белым огнем или двумя длинными звуками".</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Разрешается локомотиву следовать управлением вперёд" при маневрах ночью?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: «Разрешается локомотиву следовать управлением вперед» - днем движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом; ночью - движением поднятой вверх руки с ручным фонарём с прозрачно-белым огнем или одним длинным звуком".</p>
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Разрешается локомотиву следовать управлением назад" при маневрах ночью?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: "Разрешается локомотиву следовать управлением назад" - днем движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом; ночью - движением опущенной вниз руки с ручным фонарём с прозрачно-белым огнем или двумя длинными звуками".</p>
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Тише" при маневрах днём?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: «Тише» - днем медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага; ночью - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем или двумя короткими звуками".</p>
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Тише" при маневрах ночью?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: «Тише» - днем медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага; ночью - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем или двумя короткими звуками".</p>
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Стой!" при маневрах днём?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: «Стой!»-днем движениями по кругу развернутого красного или желтого флага; ночью - ручного фонаря с любым огнем или тремя короткими звуками. Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком"</p>
<p>Каким образом подаётся ручной сигнал "Стой!" при маневрах ночью?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 6.4. "При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы: «Стой!»-днем движениями по кругу развернутого красного или желтого флага; ночью - ручного фонаря с любым огнем или тремя короткими звуками. Звуковые сиг-</p>

Вопрос	Комментарий
	налы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком"
Как обозначается голова поезда при движении на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем?	Инструкция ЦРБ-757 п. 7.1. "Голова поезда при движении на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса. На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, при движении на однопутных и по правильному и неправильному пути на двухпутных участках ночью добавляется сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора. Голова моторвагонного поезда ночью может обозначаться и одним прозрачно-белым огнем прожектора".
Как обозначается голова поезда при движении по неправильному пути?	Инструкция ЦРБ-757 п. 7.1. "Голова поезда при движении по неправильному пути обозначается днем и ночью - красным огнем фонаря с левой стороны, с правой стороны - прозрачно-белым огнем фонаря. На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, при движении на однопутных и по правильному и неправильному пути на двухпутных участках ночью добавляется сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора. Голова моторвагонного поезда ночью может обозначаться и одним прозрачно-белым огнем прожектора".
Как обозначается голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем?	Инструкция ЦРБ-757 п. 7.2. "Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса"
Как обозначается голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках ночью?	Инструкция ЦРБ-757 п. 7.2. "Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса"

Вопрос	Комментарий
<p>Как обозначается голова грузового поезда при движении вагонами вперед по неправильному пути днём?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 7.2. "При движении вагонами вперед по неправильному пути голова грузового поезда обозначается: днем - развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником, находящимся на передней переходной площадке; ночью - прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником"</p>
<p>Как обозначается голова грузового поезда при движении вагонами вперед по неправильному пути ночью?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 7.2. "При движении вагонами вперед по неправильному пути голова грузового поезда обозначается: днем - развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником, находящимся на передней переходной площадке; ночью - прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником"</p>
<p>Как обозначается хвост грузового и грузопассажирского поезда?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 7.3. "Хвост поезда при движении на однопутных и по правильному и неправильному пути на двухпутных участках обозначается: грузового и грузо-пассажирского днем и ночью - красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны; пассажирского и почтово-багажного днем и ночью - тремя красными огнями"</p>
<p>Как обозначается хвост пассажирского и почтово-багажного поезда?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 7.3. "Хвост поезда при движении на однопутных и по правильному и неправильному пути на двухпутных участках обозначается: грузового и грузо-пассажирского днем и ночью - красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны; пассажирского и почтово-багажного днем и ночью - тремя красными огнями"</p>
<p>Как обозначается сзади локомотив, следующий без вагонов?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 7.3. "Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются: днем и ночью — красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны"</p>

Вопрос	Комментарий
Как обозначается подталкивающий локомотив и специальный самоходный подвижной состав?	Инструкция ЦРБ-757 п. 7.4. "Подталкивающий локомотив и специальный самоходный подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов. Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному пути обратно на станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному пути"
Как обозначается хвост части грузового поезда, отправляемой на станцию, в случае его разрыва на перегоне днём?	Инструкция ЦРБ-757 п. 7.5. "В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на станцию, обозначается: днем - развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; ночью - желтым огнем фонаря. Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда".
Как обозначается хвост части грузового поезда, отправляемой на станцию, в случае его разрыва на перегоне ночью?	Инструкция ЦРБ-757 п. 7.5. "В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на станцию, обозначается: днем - развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; ночью - желтым огнем фонаря. Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда".
Как подаётся сигнал "Общая тревога"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 9.2. "Сигнал «Общая тревога» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков в следующих случаях: при обнаружении на пути неисправности, угрожающей безопасности движения; при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь. Сигнал подается при необходимости каждым работником железной дороги"
Кем подаётся сигнал "Общая тревога"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 9.2. "Сигнал «Общая тревога» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков в следующих случаях: при обнаружении на пути неисправности, угрожающей безопасности движения; при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь. Сигнал подается при необходимости каждым работником железной дороги"

Вопрос	Комментарий
Как подаётся сигнал "Пожарная тревога"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 9.3. "Сигнал «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков. Сигнал подается при необходимости каждым работником железной дороги".
Кем подаётся сигнал "Пожарная тревога"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 9.3. "Сигнал «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков. Сигнал подается при необходимости каждым работником железной дороги".
Как подаётся сигнал "Воздушная тревога"?	Инструкция ЦРБ-757 п. 9.4. "Сигнал «Воздушная тревога» подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течение 2-3 минут. На станциях, заводах и других предприятиях федерального железнодорожного транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов (моторвагонных поездов) и специального самоходного подвижного состава и гудками. На станциях, заводах и других предприятиях федерального железнодорожного транспорта, расположенных вне городов, сигнал воздушной тревоги подается этими же средствами по распоряжению соответственно начальника станции, завода, предприятия. На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов (моторвагонных поездов) и специального самоходного подвижного состава: в воинских поездах - по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой части; в других поездах - машинистом локомотива, ведущего поезд. При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети (в поездах, на станциях, заводах и других предприятиях федерального железнодорожного транспорта) оповещение о подаче сигнала воздушной тревоги производится также через эту сеть"

Вопрос	Комментарий
<p>Как подаётся сигнал "Радиационная опасность" или "Химическая тревога"?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 9.5. "Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» подается в течение 2-3 минут: на перегонах - свистками локомотивов (моторвагонных поездов) и специального самоходного подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков на станциях, заводах и других предприятиях федерального железнодорожного транспорта - частыми ударами в подвешенные металлические предметы. Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» на станциях, заводах и других предприятиях федерального железнодорожного транспорта подается по распоряжению соответственно начальника станции, завода, предприятия, а на перегонах - машинистом ведущего локомотива (моторвагонного поезда) и специального самоходного подвижного состава. При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети оповещение о радиоактивной или химической опасности производится также через эту сеть передачей текста указанных сигналов"</p>
<p>Как подаётся локомотивной бригадой звуковой сигнал остановки?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. Сигнал "Стоить" - три коротких гудка, подается локомотивной бригадой, главным конструктором, станционными и другими работниками"</p>
<p>Какой звуковой сигнал подаётся машинистом перед отправлением после открытия выходного светофора?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. Сигнал "Отправление" - один длинный гудок, подается дежурным по станции или по его указанию дежурным по парку, сигналистом, дежурным стрелочного поста или главным кондуктором; отвечает машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при</p>

Вопрос	Комментарий
	двойной тяге"
Какой звуковой сигнал подаёт машинист при прибытии на станцию не в полном составе?	Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. Сигнал "О прибытии на станцию не в полном составе" - три длинных и один короткий гудок, подается машинистом ведущего локомотива".
Какой звуковой сигнал подаёт машинист в случае необходимости вызова к локомотиву помощника машиниста?	Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. В случае необходимости вызова к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда, подается сигнал - три длинных и два коротких гудка машинистом ведущего локомотива, остановившегося на перегоне поезда".
Какой звуковой сигнал подаёт машинист ведущего локомотива при следовании двойной тягой при необходимости уменьшить тягу второго локомотива?	Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. При следовании двойной тягой при необходимости уменьшить тягу второго локомотива подается сигнал- один короткий гудок машинистом ведущего локомотива; повторяется сигнал машинистом второго локомотива".

Вопрос	Комментарий
<p>Какой звуковой сигнал подаёт машинист ведущего локомотива при следовании двойной тягой при необходимости увеличить тягу второго локомотива?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. При следовании двойной тягой при необходимости увеличить тягу второго локомотива подается сигнал- два коротких гудка машинистом ведущего локомотива; повторяется сигнал машинистом второго локомотива".</p>
<p>Какой звуковой сигнал подаёт машинист ведущего локомотива при следовании двойной тягой при необходимости опустить токоприёмник второго локомотива?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. При следовании двойной тягой при необходимости опустить токоприёмник второго локомотива подается сигнал- два длинных и два коротких гудка машинистом ведущего локомотива; повторяется сигнал машинистом второго локомотива".</p>
<p>Какой звуковой сигнал подаёт машинист ведущего локомотива при следовании с подталкивающим локомотивом при необходимости начать подталкивание?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. При следовании с подталкивающим локомотивом при необходимости начать подталкивание подается сигнал- два коротких гудка машинистом ведущего локомотива; повторяется сигнал машинистом подталкивающего локомотива".</p>
<p>Какой звуковой сигнал подаёт машинист ведущего локомотива при следовании с подталкивающим локомотивом при необходимости прекратить подталкивание, но не отставать от поезда?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. При следовании с подталкивающим локомотивом при необходимости прекратить подталкивание, но не отставать от поезда, подается сигнал- один короткий, один длинный и один короткий гудки машинистом ведущего локомотива; повторяется сигнал машинистом подталкивающего локомотива"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какой звуковой сигнал подаёт машинист ведущего локомотива при следовании с подталкивающим локомотивом при необходимости прекратить подталкивание и возвратиться обратно?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.1. "Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками. При следовании с подталкивающим локомотивом при необходимости прекратить подталкивание и возвратиться обратно подается сигнал - четыре длинных гудка машинистом ведущего локомотива; повторяется сигнал машинистом подталкивающего локомотива"</p>
<p>Как подаётся оповестительный звуковой сигнал при движении по правильному пути?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.2. "Оповестительный сигнал - один длинный свисток при движении по правильному пути, а при движении по неправильному пути - один длинный, короткий и длинный свисток локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава подается: при приближении поезда к станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам «С», выемкам, кривым участкам пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам; при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов; при восприятии ручного сигнала «Опустить токоприемник», подаваемого сигнальником; при приближении к находящимся на пути людям и в других случаях, указанных в приказах начальника железной дороги. При следовании во время тумана, метели и других ; неблагоприятных условиях, понижающих видимость, 1 оповестительный сигнал повторяется несколько раз. Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигналисты и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу обязаны каждый на своем участке проверить и убедиться в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена".</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Как подаётся машинистом звуковой сигнал бдительности?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.3. "Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава и периодически повторяется: при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку; при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку; при подходе к входному светофору с лунно-белым огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала; при приеме поезда по неправильному пути (при отсутствии входного сигнала по этому пути). Этот сигнал должен подаваться и при дальнейшем следовании по горловине станции"</p>
<p>Как подаются оповестительные сигналы при встрече на перегонах двухпутных участков?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.4. "При встрече поездов на перегонах двухпутных участков подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком: первый сигнал - при приближении к встречному поезду, второй - при подходе к хвостовой части встречного поезда"</p>
<p>Каким звуковым сигналом сигналисты оповещают работников пути о приближении нечётного поезда?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.5. "Звуковые сигналы о приближении поезда подаются: на перегоне - обходчиками железнодорожных путей и искусственных сооружений, дежурными по переездам, руководителями путевых работ и работ по контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики; на станциях - сигналистами и дежурными входных стрелочных постов. Оповещение о приближении нечетного поезда производится одним, а четного поезда - двумя длинными звуковыми сигналами. Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал".</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Каким звуковым сигналом сигналисты оповещают работников пути о приближении чётного поезда?</p>	<p>Инструкция ЦРБ-757 п. 8.5. "Звуковые сигналы о приближении поезда подаются: на перегоне - обходчиками железнодорожных путей и искусственных сооружений, дежурными по переездам, руководителями путевых работ и работ по контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики; на станциях - сигналистами и дежурными входных стрелочных постов. Оповещение о приближении нечетного поезда производится одним, а четного поезда - двумя длинными звуковыми сигналами. Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал".</p>
<p>Какой срок хранения установлен для нарядов-допусков, работы по которым закончены, и если при выполнении этих работ не имели место аварии, инциденты или несчастные случаи?</p>	<p>п. 6.10 СТО «РЖД» 1.15.001-2005 «Регламент работ с повышенной опасностью»</p>
<p>Кто присваивает группу I по электробезопасности неэлектротехническому персоналу?</p>	<p>п. 1.4.4 Правила технической эксплуатации электроустановок потребителей</p>
<p>Укажите предельное время, установленное Правилами по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД», от включения отопления в кабине электровоза (тепловоза, МВПС) до достижения требуемой температуры воздуха:</p>	<p>п. 5.28 Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД»</p>
<p>Как проверяется состояние средств защиты при приемке электровоза (тепловоза, МВПС)?</p>	<p>п. 2.2.8 Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД»</p>
<p>Какие требования по скорости движения локомотивов (МВПС) при вводе (выводе) в стойло определены в Правилах по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД»?</p>	<p>п. 2.1.3 Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД»</p>

Вопрос	Комментарий
Укажите допустимое расстояние от человека или применяемого им приспособления до изоляторов и токоведущих частей контактной сети или воздушной линии электропередачи:	п. 4.1 Методические рекомендации по предупреждению травмирования работников локомотивных депо на железнодорожных путях
Укажите допустимое расстояние для прохода посередине между расцепленными вагонами, локомотивами, секциями:	п. 3.3.3 Методические рекомендации по предупреждению травмирования работников локомотивных депо на железнодорожных путях
Каким распорядительным документом оформляется стажировка работника, занятого на работах, к которым предъявляются дополнительные (повышенные) требования безопасности труда?	п. 2.5.3 Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД»
Укажите требуемую группу по электробезопасности для практикантов университетов, колледжей и технических училищ:	Приложение № 2 Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД»
В каком случае руководитель может освободить от стажировки работника при переходе из одного подразделения в другое, если характер его работы и тип оборудования не меняется?	п. 2.5.1 Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД»
В каком случае проводится внеочередная проверка знаний по охране труда?	п. 3.5.3, 3.6.3 Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД»
При каких значениях напряжения требуется заземление электроустановок, а также ограждений токоведущих частей, в помещениях с повышенной опасностью?	п. 5.5 Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторвагонного подвижного состава в ОАО «РЖД»
Укажите правильную характеристику помещений с повышенной опасностью в отношении опасности поражения людей электрическим током:	п. 1.1.13 Правила устройства электроустановок (ПУЭ)
Какие изолирующие электрозащитные средства относятся к основным для электроустановок напряжением выше 1000В?	п. 1.1.6 Инструкция по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках

Вопрос	Комментарий
Какую группу по электробезопасности должен иметь работник, проводящий измерения сопротивления изоляции электровазозов (тепловозов, МВПС) мегаомметром?	п. 5.4.1 Межотраслевые правила по охране труда (правила безопасности) при эксплуатации электроустановок
В какие сроки проводится повторный инструктаж по охране труда?	п. 3.1.1 Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД»
Какая периодичность инструктажей рабочих, обслуживающих грузоподъемные краны, управляемые с пола, установлена Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов?	п. 9.4.25 Правила устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов
В каких случаях проводится целевой инструктаж по охране труда?	п. 3.3.1 Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД»
В какие сроки руководители и специалисты организаций проходят очередную проверку знаний требований охраны труда?	п. 3.5.1 Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД»
В течение какого срока после приема на работу работники проходят обучение по оказанию первой (доврачебной) помощи пострадавшим?	п. 1.14 Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников ОАО «РЖД»
При какой массе поднимаемых изделий должны применяться грузоподъемные устройства?	п. 1.24 Межотраслевые правила по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов
На какой максимальный срок на конечность можно положить жгут, останавливающий кровотечение?	стр. 22 Межотраслевая инструкция по оказанию первой помощи при несчастных случаях на производстве
Кто может быть допущен к работам с баллонами сжатых (сжиженных) газов?	п.п. 7.2.2, 10.3.2 Правила устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением
На каком расстоянии от отдельных баллонов с горючими газами и кислородом разрешается пользоваться открытым огнем?	п. 10.3.4 Правила устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением

Вопрос	Комментарий
Укажите неверный (из перечисленных ниже) признак браковки канатов и канатных стропов грузоподъемных кранов, исходя из требований Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов?	Приложения 13, 15 Правила устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов
В каких случаях, согласно Правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов, работа должна проводиться в присутствии и под руководством лица, ответственного за безопасное производство работ?	п. 9.5.12 Правила устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов
Какая категория работников подлежит обязательному ежегодному медицинскому осмотру?	ст. 213 Трудовой кодекс РФ
Разрешается ли при напряжении выше 1000В отделять пострадавшего от токоведущих частей с помощью подручных средств (сухой доски, других, не проводящих электрический ток предметов)?	п.5.1. Инструкция по охране труда для локомотивных бригад ОАО «РЖД»
На какое расстояние от лежащего на земле (балластной призме, шпалах и т.п.) провода приближаться опасно для жизни человека?	п.2.5. Методические рекомендации по предупреждению электротравматизма локомотивных бригад при осмотре крышевого оборудования электровозов, электропоездов и тепловозов
Какие сроки установлены в ОАО «РЖД» для служебного расследования пожаров?	п.17 Положение об организации в ОАО «РЖД» служебного расследования и учета пожаров и их последствий
Укажите принятый в ОАО «РЖД» порядок учета пожаров на локомотивах, моторвагонном и другом подвижном составе?	п.26 Инструкция по служебному расследованию, учету пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте
Периодичность проведения занятий с работниками локомотивных и ремонтных бригад по вопросам пожарной защиты и действиям при возникновении пожара?	п.1.12. Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе
На кого возложена ответственность за организацию, своевременность обучения и проверку знаний требований охраны труда у работников организа-	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
ции?	
В каких случаях проводится внеплановый инструктаж по охране труда?	Комментарии отсутствуют!
Для какой категории работников проводится стажировка на рабочем месте?	Комментарии отсутствуют!
В течение какого срока после приема на работу руководители и специалисты организации проходят специальное обучение по охране труда в объеме должностных обязанностей?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях проводится внеочередная проверка знаний требований охраны труда работников организации?	Комментарии отсутствуют!
Какой вид инструктажа по охране труда проводится после несчастного случая?	Комментарии отсутствуют!
Чем завершается проведение первичного инструктажа на рабочем месте?	Комментарии отсутствуют!
В какие сроки проводится проверка и пересмотр инструкций по охране труда для работников?	Комментарии отсутствуют!
Какие рабочие места подлежат аттестации по условиям труда?	Комментарии отсутствуют!
В какие сроки проводится аттестация рабочих мест по условиям труда?	Комментарии отсутствуют!
Можно ли производить электросварочные работы на открытом воздухе во время дождя?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях проводится обязательная переаттестация рабочих мест по условиям труда?	Комментарии отсутствуют!
Какое минимальное допустимое расстояние от легковоспламеняющихся и	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
взрывоопасных материалов до места проведения огневых работ?	
Кто аттестует рабочие места по условиям труда и принимает решение по дальнейшему их использованию?	Комментарии отсутствуют!
Каким документом оформляются результаты инструментальных измерений уровней вредных и опасных производственных факторов на рабочих местах?	Комментарии отсутствуют!
Что является основными объектами при оценке травмобезопасности рабочих мест?	Комментарии отсутствуют!
Что оценивается при проведении аттестации рабочих мест по условиям труда?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях рабочее место признается условно аттестованным по условиям труда?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях рабочее место по условиям труда признаётся не аттестованным и подлежит незамедлительному переоснащению и ликвидации?	Комментарии отсутствуют!
Чем завершается аттестация рабочих мест по условиям труда?	Комментарии отсутствуют!
Несчастный случай квалифицируется как связанный с производством, если он произошел:	Комментарии отсутствуют!
При каком уровне шума необходимо использовать средства индивидуальной защиты органов слуха?	Комментарии отсутствуют!
На каком минимальном расстоянии от места проведения огневых работ должны находиться горючие материалы?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
В какие сроки расследуются "тяжелые" несчастные случаи?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях к пострадавшему от электрического тока не обязательно вызывать врача?	Комментарии отсутствуют!
С какого момента исчисляется срок расследования несчастного случая?	Комментарии отсутствуют!
Допускается ли совместная перевозка автомашиной порожних кислородных и ацетиленовых баллонов?	Комментарии отсутствуют!
Какие несчастные случаи считаются групповыми?	Комментарии отсутствуют!
В какие сроки расследуются "легкие" несчастные случаи?	Комментарии отсутствуют!
Какое из перечисленных мероприятий при несчастном случае на производстве обязан обеспечить работодатель в первую очередь?	Комментарии отсутствуют!
Укажите величину зазора между абразивным кругом и «подручником» на заточном станке:	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях несчастный случай, произошедший на производстве, не расследуется в установленном порядке и не оформляется актом по форме Н-1?	Комментарии отсутствуют!
На каком расстоянии от отдельных баллонов с горючими газами и кислородом разрешается пользоваться открытым огнем?	Комментарии отсутствуют!
В какие сроки расследуются групповые несчастные случаи на производстве, в результате которых пострадавшие получили "легкие" повреждения?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях предохранительный пояс является основным средством, предохраняющим от падения?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Кто утверждает акт формы Н-1 о несчастном случае на производстве?	Комментарии отсутствуют!
Первая помощь при попадании раствора электролита, кислоты или щелочи на открытые участки тела?	Комментарии отсутствуют!
Имеют ли право члены комиссии отказаться от подписи акта о расследовании несчастного случая на производстве?	Комментарии отсутствуют!
Как должно проводиться статическое испытание пассажирских лифтов?	Комментарии отсутствуют!
Включается ли в состав комиссии по расследованию несчастного случая работник, получивший травму?	Комментарии отсутствуют!
Периодичность проверки знаний лиц, ответственных за безопасное производство работ грузоподъемными кранами?	Комментарии отсутствуют!
На основании, каких документов должна быть организована эксплуатация грузоподъемного крана, сданного в аренду?	Комментарии отсутствуют!
Какие краны не подлежат регистрации в Госжелдорнадзоре Федеральной службы по надзору в сфере транспорта?	Комментарии отсутствуют!
Включается ли в состав комиссии по расследованию несчастного случая доверенное лицо пострадавшего?	Комментарии отсутствуют!
В какие сроки проводится расследование несчастного случая, о котором не было своевременно сообщено работодателю?	Комментарии отсутствуют!
В какие сроки проводится расследование несчастного случая, если нетрудоспособность у пострадавшего наступила не сразу?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
На какую высоту стропальщик должен предварительно поднять груз до его подъема для проверки правильности строповки и надежности действия тормозов?	Комментарии отсутствуют!
Какие требования Правил устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов должны быть соблюдены при проведении статических испытаний кранов стрелового типа?	Комментарии отсутствуют!
Кто может продлить на 15 календарных дней установленные сроки расследования несчастного случая?	Комментарии отсутствуют!
При каких условиях работодатель организации, на территории которой произошел несчастный случай, не должен сформировать комиссию по его расследованию?	Комментарии отсутствуют!
Периодичность технического освидетельствования котлов, зарегистрированных в Госжелдорнадзоре Федеральной службы по надзору в сфере транспорта?	Комментарии отсутствуют!
Укажите периодичность наружного и внутреннего осмотров воздухопроводников лицом, ответственным по надзору?	Комментарии отсутствуют!
Периодичность проведения гидравлических испытаний воздухопроводников, зарегистрированных в Госжелдорнадзоре Федеральной службы по надзору в сфере транспорта?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях не проводится перерегистрация сосудов в Госжелдорнадзоре Федеральной службы по надзору в сфере транспорта?	Комментарии отсутствуют!
Периодичность технического освидетельствования подъемников (вышек),	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
организуемая их владельцем в порядке надзора?	
Укажите нормы и сроки периодических испытаний ручных домкратов.	Комментарии отсутствуют!
За счет, чьих средств работники проходят обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры?	Комментарии отсутствуют!
Укажите максимально допустимый угол наклона приставной лестницы, установленной без дополнительного крепления ее верхней части?	Комментарии отсутствуют!
Кто должен проводить приемосдаточные испытания оборудования и пуско-наладочные испытания отдельных систем электроустановки?	Комментарии отсутствуют!
Какая периодичность проверки на соответствие электрических схем фактическим эксплуатационным?	Комментарии отсутствуют!
Кто должен проводить комплексное опробование электроустановки при приемке ее в эксплуатацию?	Комментарии отсутствуют!
Где должен находиться комплект схем электроснабжения организации?	Комментарии отсутствуют!
Какие документы оформляются при допуске в эксплуатацию новых и реконструируемых энергоустановок?	Комментарии отсутствуют!
На какой срок разрешается выдавать наряд для работ в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
Какой срок действия установлен для распоряжений на выполнение работ в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае могут проводиться неотложные работы по распоряжению в электроустановках напряжением выше 1000В?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Какую группу по электробезопасности должно иметь лицо из электротехнического персонала, имеющее право давать распоряжение на производство работ в электроустановках до 1000В?	Комментарии отсутствуют!
Какую группу по электробезопасности должен иметь допускающий при работе в электроустановках до 1000В?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае электротехнический персонал обязан пройти стажировку?	Комментарии отсутствуют!
Разрешается ли работать единолично по распоряжению в электроустановках до 1000В работнику с группой III и имеющему право быть производителем работ?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях разрешается совмещение обязанностей производителя работ и допускающего?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях допускающий может выполнять обязанности члена бригады?	Комментарии отсутствуют!
Разрешается ли включать в бригаду работников с группой II для работы в электроустановках напряжением выше 1000В?	Комментарии отсутствуют!
Каким требованиям должны удовлетворять работники, принимаемые для выполнения работ в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
Какой вид проверки знаний установлен для работника при перерыве в проверке его знаний более 3 лет?	Комментарии отсутствуют!
Что указывается руководителем в документе, определяющем допуск работника к стажировке?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Кто имеет право единоличного осмотра электроустановок и электрической части технологического оборудования напряжением до 1000В?	Комментарии отсутствуют!
Разрешается ли при осмотре электроустановок открывать двери щитов и сборок?	Комментарии отсутствуют!
Кто может выполнять уборку коридоров ЗРУ и электропомещений с электрооборудованием напряжением выше 1000В единолично?	Комментарии отсутствуют!
Продлевается ли срок действия удостоверения для работников, получивших неудовлетворительную оценку при проверке знаний?	Комментарии отсутствуют!
Какой вид проверки установлен для работников, повышающих знания на более высокую группу?	Комментарии отсутствуют!
Какой вид проверки знаний норм и правил работы в электроустановках установлен для работника, у которого имеется перерыв в работе в данной должности более 6 месяцев?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае внеочередная проверка знаний по электробезопасности не отменяет очередной проверки по графику?	Комментарии отсутствуют!
Кто дает разрешение на подготовку рабочего места и допуск бригады к работе в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
Кто проводит целевой инструктаж по электробезопасности членов бригады при работах по распоряжению?	Комментарии отсутствуют!
В каком документе (документах) оформляется допуск бригады к работе с электроустановками по распоряжению?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
При каком значении напряжения переменного тока обязательно выполнение защиты при косвенном прикосновении в помещениях без повышенной опасности?	Комментарии отсутствуют!
Какое из перечисленных требований по организации и выдачи ключей от электроустановок не заданы в Правилах устройства электроустановок?	Комментарии отсутствуют!
Какое сечение установлено для защитного проводника (РЕ) в системе TN для переносных электроприемников?	Комментарии отсутствуют!
С какой периодичностью должен проводиться осмотр заземляющего устройства с выборочным вскрытием грунта в местах, наиболее подверженных коррозии?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях свинцовые оболочки кабелей могут быть использованы в качестве РЕ-проводников?	Комментарии отсутствуют!
Разрешается ли применение металлических переносных лестниц при обслуживании и ремонте электроустановок?	Комментарии отсутствуют!
Каким образом можно проводить работы с приборами учета электроэнергии?	Комментарии отсутствуют!
На какое расстояние допускается приближение людей к не огражденным токоведущим частям распределительного устройства, находящимся под напряжением 0,4кВ?	Комментарии отсутствуют!
Какая периодичность наружного осмотра электропроводки установлена для помещений с взрывоопасными зонами?	Комментарии отсутствуют!
Что должно быть использовано для защиты от поражения электрическим	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
током в случае повреждения изоляции при косвенном прикосновении?	
Что может использоваться в электроустановках в качестве искусственных заземлителей?	Комментарии отсутствуют!
При каких номинальных напряжениях требуется заземление электроустановок в помещениях с повышенной опасностью?	Комментарии отсутствуют!
В какие сроки проводится визуальный осмотр заземляющих устройств?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае разрешается применение автотрансформатора для питания переносных светильников?	Комментарии отсутствуют!
Какие условия в помещении создают особую опасность в отношении поражения электрическим током?	Комментарии отсутствуют!
К какой категории по электробезопасности относятся помещения с токопроводящей пылью?	Комментарии отсутствуют!
В каких помещениях допускается открытая установка пускорегулирующих аппаратов и аппаратов защиты без защитных кожухов?	Комментарии отсутствуют!
Разрешается ли прокладка незащищенных изолированных проводов с алюминиевыми жилами в пожароопасных зонах?	Комментарии отсутствуют!
Какое цветовое обозначение установлено Правилами устройства электроустановок для шин электроустановки переменного трехфазного тока?	Комментарии отсутствуют!
Какое цветовое обозначение установлено Правилами устройства электроустановок для шин в электроустановках постоянного тока?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Что понимается под охранной зоной воздушных линий (ВЛ) электропередачи до 1 кВ?	Комментарии отсутствуют!
Какая охранная зона установлена для подземных кабельных линий (КЛ) электропередачи вне населенных пунктов?	Комментарии отсутствуют!
С какой периодичностью должна осуществляться проверка УЗО при использовании их в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
Разрешается ли снимать и устанавливать предохранители в электрических сетях под напряжением и под нагрузкой?	Комментарии отсутствуют!
На кого возлагается ответственность за своевременное обеспечение персонала испытанными средствами защиты, используемыми в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
Кто может назначаться ответственным за учет, организацию своевременного осмотра, испытания и хранения средств защиты, используемых в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
Что должен выполнить персонал, обслуживающий отдельные электроустановки, при обнаружении неисправности средств защиты?	Комментарии отсутствуют!
Какие требования предъявляются к хранению изолирующих штанг и клещей?	Комментарии отсутствуют!
Что понимается под напряжением шага?	Комментарии отсутствуют!
Каким образом оформляются результаты электрических испытаний средств защиты (СЗ)?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Какие плакаты и знаки безопасности относятся к указательным?	Комментарии отсутствуют!
Какой плакат для электроустановок относится к запрещающим?	Комментарии отсутствуют!
Допускается или нет установка переносных или постоянных плакатов и знаков безопасности из металла в электроустановках?	Комментарии отсутствуют!
Какое цветовое обозначение установлено Правилами устройства электроустановок для шин переменного однофазного тока?	Комментарии отсутствуют!
Какие изолирующие электротехнические средства в электроустановках напряжением выше 1000В относятся к основным?	Комментарии отсутствуют!
Что такое трудовой договор?	Комментарии отсутствуют!
Что оформляется в первую очередь при приёме на работу?	Комментарии отсутствуют!
Укажите максимальный испытательный срок для работников:	Комментарии отсутствуют!
Укажите максимальный испытательный срок для руководителей:	Комментарии отсутствуют!
Какие условия трудового договора являются существенными?	Комментарии отсутствуют!
Какие виды трудовых договоров предусмотрены трудовым кодексом РФ?	Комментарии отсутствуют!
В какой форме заключается трудовой договор?	Комментарии отсутствуют!
Является ли нарушением ведение трудовой книжки работодателем через полгода после приёма на работу работника?	Комментарии отсутствуют!
Каким образом вносятся изменения в трудовой договор с работником?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Что такое персональные данные работника?	Комментарии отсутствуют!
Что является основанием для увольнения работников по инициативе работодателя?	Комментарии отсутствуют!
Какими действиями сопровождается увольнение работника?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае возможно расторжение трудового договора работником по собственной инициативе?	Комментарии отсутствуют!
Какие документы работник вправе затребовать у работодателя при увольнении?	Комментарии отсутствуют!
Когда производится полный расчёт при расторжении трудового договора с работником?	Комментарии отсутствуют!
Возможно ли увольнение работника, совершившего прогул в течение часа?	Комментарии отсутствуют!
Что в праве сделать работодатель при неудовлетворительном результате испытания?	Комментарии отсутствуют!
В течение, какого срока работнику выдаётся трудовая книжка при расторжении трудового договора?	Комментарии отсутствуют!
Допускается ли увольнение работника по инициативе местных органов?	Комментарии отсутствуют!
Что такое дисциплинарное взыскание?	Комментарии отсутствуют!
В течение, какого срока дисциплинарное взыскание применяется работодателем?	Комментарии отсутствуют!
Что должен затребовать работодатель до применения дисциплинарного	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
взыскания?	
В какой момент работодателем должны потребоваться письменные объяснения?	Комментарии отсутствуют!
Каким образом работодателем объявляется дисциплинарное взыскание?	Комментарии отсутствуют!
На какие действия имеет право работник в случае его несогласия с решением работодателя о наложении дисциплинарного взыскания?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае, в течение года, работодатель вправе снять дисциплинарное взыскание?	Комментарии отсутствуют!
Может ли быть подвергнут дисциплинарному взысканию главный бухгалтер предприятия?	Комментарии отсутствуют!
В какой форме объявляется дисциплинарное взыскание?	Комментарии отсутствуют!
Что такое дисциплина труда?	Комментарии отсутствуют!
Что такое охрана труда?	Комментарии отсутствуют!
Какие группы работников подлежат медицинскому осмотру в установленном порядке?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае работник вправе отказаться от работы?	Комментарии отсутствуют!
Что является несчастным случаем на производстве?	Комментарии отсутствуют!
Укажите действия как работодателя – свидетеля несчастного случая на производстве:	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
В какой срок создаётся комиссия по расследованию несчастного случая?	Комментарии отсутствуют!
Кто не вправе входить в комиссию по расследованию несчастного случая?	Комментарии отсутствуют!
В какой срок расследуется групповой несчастный случай?	Комментарии отсутствуют!
Кем утверждаются правила внутреннего трудового распорядка?	Комментарии отсутствуют!
Что такое правила внутреннего трудового распорядка?	Комментарии отсутствуют!
Какова нормальная продолжительность рабочего времени в неделю?	Комментарии отсутствуют!
Для каких категорий работников допускается привлечение к работам в выходные дни?	Комментарии отсутствуют!
Сколько часов должен составлять еженедельный непрерывный отдых?	Комментарии отсутствуют!
Какой период времени является периодом работы в ночное время?	Комментарии отсутствуют!
Каким документом устанавливается режим отдыха в организации?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях допускается сверхурочная работа?	Комментарии отсутствуют!
Что предоставляется работникам, работающим в холодное время года на открытом воздухе?	Комментарии отсутствуют!
Когда впервые работнику предоставляется ежегодный очередной отпуск?	Комментарии отсутствуют!
Допускается ли замена отпуска работника денежной компенсацией?	Комментарии отсутствуют!
Между кем заключается коллективный договор?	Комментарии отсутствуют!
На какой срок заключается коллективный договор?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Что должен включать в себя коллективный договор?	Комментарии отсутствуют!
Требуется ли регистрация коллективного договора?	Комментарии отсутствуют!
На кого распространяет своё действие коллективный договор?	Комментарии отсутствуют!
На кого распространяет своё действие соглашение?	Комментарии отсутствуют!
Что такое материальная ответственность?	Комментарии отсутствуют!
В каком случае наступает материальная ответственность?	Комментарии отсутствуют!
В случае причинения материального ущерба работодателем возмещается ли моральный вред, причинённый работнику?	Комментарии отсутствуют!
Что обязан сделать работодатель при установлении суммы причинённого ущерба?	Комментарии отсутствуют!
Каким образом устанавливаются размеры причинённого ущерба?	Комментарии отсутствуют!
Какой вид ответственности для работодателя наступает в случае не выплаченной заработной платы работникам организации?	Комментарии отсутствуют!
Что обязан сделать работодатель в случае задержки выплаты заработной платы, премии, отпускных сумм и т.д.?	Комментарии отсутствуют!
Какие существуют виды материальной ответственности?	Комментарии отсутствуют!
В каком объеме работодателем производится взыскание сумм возмещения ущерба с работника?	Комментарии отсутствуют!
Кто не подлежит возмещению ущерба при коллективной (бригадной) ответ-	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
ственности?	
Сколько импульсов имеет кодовая комбинация зеленого огня АЛСН?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Каким устройством вырабатываются кодовые комбинации АЛСН?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Сколько кодовых комбинаций АЛСН надо исказить, чтобы получить сбой в показаниях локомотивного светофора?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Сколько сигнальных показаний имеет локомотивный светофор при числовой кодовой АЛСН?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Какое сигнальное показание локомотивного светофора означает - устройства АЛСН включены, но сигналы путевых светофоров на локомотив не передаются?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Какой является локомотивная сигнализация при трехзначной автоблокировке?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Какая частота применяется в АЛСН при электротяге постоянного тока?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
При какой кодовой комбинации в случае ее пропадания, включается красный огонь локомотивного светофора?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Какой из перечисленных скоростемеров не является электронным?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
За счет чего осуществляется большое время замедления реле соответствия	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.

Вопрос	Комментарий
СР дешифратора ДКСВ-1?	ции и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Что нужно определять при экстренном торможении?	Комментарии отсутствуют!
Как производится определение тормозного пути при экстренном торможении?	Комментарии отсутствуют!
Какому сигнальному показанию локомотивного светофора соответствует кодовая комбинация из трех импульсов?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Сколько импульсов имеет кодовая комбинация желтого огня АЛСН?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Какому сигнальному показанию локомотивного светофора соответствует кодовая комбинация из двух импульсов?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Сколько импульсов имеет кодовая комбинация красного с желтым огня АЛСН?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Какому сигнальному показанию локомотивного светофора соответствует кодовая комбинация из одного импульса	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Для чего предназначен кодовый путевой трансмиттер?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Какое сигнальное показание локомотивного светофора включится при въезде локомотива на некодированный блок–участок, если до этого было включено красное с желтым показание локомотивного светофора?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.
Сколько писцов имеет скоростемер ЗСЛ2М?	А.А. Леонов «Техническое содержание автоматической локомотивной сигнализации и автостопов» м Транспорт 1974 г.

Вопрос	Комментарий
При какой величине давления воздуха в главном резервуаре разрешается включать для эксплуатации устройства АЛСН?	Инструкция ЦТ-ЦШ 889, п. 3.1
Какие величины частот используются в АЛСН?	Инструкция ЦТ-ЦШ 889, п.4.1.1
Какие типы приемных катушек АЛСН применяются на сети железных дорог России?	Инструкция ЦТ-ЦШ 889, п.2.2.1
Что характерно для недостаточного снижения скорости при проверке действия тормозов?	Комментарии отсутствуют!
Какие приборы устанавливаются в общем ящике АЛСН?	Инструкция ЦТ-ЦШ 889, п.2.3.1
Где нужно регистрировать радиостанции поездной радиосвязи?	Проект стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД «Средства радиосвязи и помехоподавляющие устройства магистральных и маневровых локомотивов, электро- и дизель-поездов, ССПС, эксплуатируемых на сети железных дорог ОАО «РЖД»
В каких диапазонах работает радиостанция РВ-1.1М?	Проект стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД «Средства радиосвязи и помехоподавляющие устройства магистральных и маневровых локомотивов, электро- и дизель-поездов, ССПС, эксплуатируемых на сети железных дорог ОАО «РЖД»
В каких диапазонах работает радиостанция РВ-1М?	Проект стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД «Средства радиосвязи и помехоподавляющие устройства магистральных и маневровых локомотивов, электро- и дизель-поездов, ССПС, эксплуатируемых на сети железных дорог ОАО «РЖД»
В каком журнале должна быть сделана запись о неисправности, возимой поездной радиостанции?	Проект стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД «Средства радиосвязи и помехоподавляющие устройства магистральных и маневровых локомотивов, электро- и дизель-поездов, ССПС, эксплуатируемых на сети железных дорог ОАО «РЖД»

Вопрос	Комментарий
Сколько режимов работы имеют симплексные радиостанции поездной радиосвязи?	Проект стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД «Средства радиосвязи и помехоподавляющие устройства магистральных и маневровых локомотивов, электро- и дизель-поездов, ССПС, эксплуатируемых на сети железных дорог ОАО «РЖД»
На сколько секунд переводится радиостанция в режим «Прием» при приеме вызывного сигнала?	Проект стандарта ОАО «РЖД» СТО РЖД «Средства радиосвязи и помехоподавляющие устройства магистральных и маневровых локомотивов, электро- и дизель-поездов, ССПС, эксплуатируемых на сети железных дорог ОАО «РЖД»
Какой из перечисленных приборов является датчиком угла поворота?	Технические условия ТУ 32 ЦТ2089-89
Какой из перечисленных приборов предусматривает установку лампы предварительной световой сигнализации и установку верхней рукоятки бдительности машиниста?	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л77.00.00ТО
Как расположен пистолет электромагнита ЭЖ скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Как расположен пистолет электромагнита ЭЭ скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Какие функции обеспечивает установка прибора Л77(159) на локомотиве?	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л77.00.00ТО
Какой из перечисленных приборов предусматривает мигание лампы предварительной световой сигнализации?	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л143.00.00ТО
Какие функции обеспечивает установка прибора Л143?	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л143.00.00ТО
Какие функции обеспечивает установка прибора Л168?	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л168.00.00ТО
Какой из перечисленных приборов предусматривает контроль самопроизвольного трогания (скатывания) поезда?	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л168.00.00ТО
Каким прибором может дополняться блок Л77(159) для обеспечения мига-	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л77.00.00ТО

Вопрос	Комментарий
ния лампы предварительной световой сигнализации?	
Каким прибором может дополняться блок Л77(159) для обеспечения контроля самопроизвольного трогания (скатывания) поезда?	Техническое описание и инструкция по эксплуатации Л168.00.00ТО
Сколько выходов имеет датчик угла поворота Л178-1?	Технические условия ТУ 32 ЦТ2089-89
Каково назначение отверстия диаметром 1,6 мм в кране машиниста №394, 395?	Комментарии отсутствуют!
После, какого срока эксплуатации манометров они подлежат проверке?	Комментарии отсутствуют!
В каком интервале давлений проверяется производительность компрессора?	Комментарии отсутствуют!
Чем определяется пройденный путь по скоростемерной ленте скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
При какой длине выхода штока тормозного цилиндра грузового вагона тормозное нажатие не учитывается при проведении контрольной проверки тормозов?	Комментарии отсутствуют!
Какое зарядное давление устанавливается в грузовом поезде при наличии вагонов моторвагонного подвижного состава?	Комментарии отсутствуют!
Какая наименьшая толщина тормозных колодок допускается в эксплуатации на маневровых и вывозных локомотивах?	Комментарии отсутствуют!
На какой режим включается воздухораспределитель грузового локомотива при ведении пассажирского поезда?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Какое время в пассажирском поезде следует выдержать после экстренного торможения от перевода ручки крана машиниста в положение отпуска до приведения поезда в движение?	Комментарии отсутствуют!
Какое время в грузовом поезде следует выдержать после полного служебного торможения, при воздухораспределителях, включенных на равнинный режим, от перевода ручки крана машиниста в положение отпуска до приведения поезда в движение?	Комментарии отсутствуют!
Какая максимальная допустимая скорость следования пассажирского поезда на электропневматических тормозах с нажатием колодок 78т. на 100т. веса поезда?	Комментарии отсутствуют!
Какой порядок управления электропневматическими тормозами в поезде, имеющем не более двух вагонов с выключенным электропневматическим тормозом?	Комментарии отсутствуют!
Требуется ли проверка электропневматических тормозов в пути следования после отцепки группы вагонов поезда?	Комментарии отсутствуют!
Какая минимальная величина снижения давления в тормозной магистрали пассажирского поезда при ступени торможения?	Комментарии отсутствуют!
Какая минимальная величина снижения давления в тормозной магистрали грузового поезда при ступени торможения?	Комментарии отсутствуют!
Что происходит с линией писца ЗСЛ2М любого электромагнита при включении последнего?	Комментарии отсутствуют!
Какая периодичность наружных осмотров воздушных резервуаров локомо-	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
тивов?	
Допускается ли выключение ускорителей экстренного торможения на воздухораспределителях №292?	Комментарии отсутствуют!
Для чего при проведении полного опробования электропневматических тормозов отпуск проверяется под напряжением перекрыши?	Комментарии отсутствуют!
Ниже, какого давления не следует разряжать тормозную магистраль пассажирского поезда?	Комментарии отсутствуют!
Ниже, какого давления не следует разряжать тормозную магистраль грузового поезда?	Комментарии отсутствуют!
В каких случаях результат проверки плотности тормозной сети поезда в справку ВУ-45 записывает работник вагонного хозяйства?	Комментарии отсутствуют!
С какой скоростью может следовать груженный грузовой поезд, в составе которого имеются вагоны с нагрузкой оси колесной пары на рельсы более 21 тс со 100% наличием композиционных колодок и включенными автотормозами на среднем режиме при тормозном нажатии менее 31 тс, но не менее 30 тс?	Комментарии отсутствуют!
При остановочных торможениях пассажирского поезда с электропневматическим тормозом перед запрещающим сигналом машинист должен:	Комментарии отсутствуют!
Укажите последствия обрыва трубки к уравнительному резервуару крана машиниста:	Комментарии отсутствуют!
Что не вменяется в обязанности машинисту при приемке тормозного оборудования локомотива?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Укажите последствия утечки воздуха из запасного резервуара пассажирского вагона:	Комментарии отсутствуют!
Какими показаниями светофора должен руководствоваться машинист, если показания путевого и локомотивного светофора не соответствуют друг другу?	АЛСН и доп. Устройства безопасности
Что характерно для установки Дз в положение "Без АЛС" при белом огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует обнаружение сбоя огней локомотивной сигнализации на красный?	Комментарии отсутствуют!
Какой кнопкой на пульте управления радиостанцией машинист вызывает начальника поезда?	Комментарии отсутствуют!
Какая антенна является дискоконусной?	Комментарии отсутствуют!
Какую ветровую нагрузку должна иметь антенна?	Комментарии отсутствуют!
Какое расстояние должно быть между двумя антеннами диапазона 160 и 330МГц, размещаемых на ТПС?	Комментарии отсутствуют!
Укажите максимальную длину кабеля между источником питания и приемопередатчиком поезда радиостанции:	Комментарии отсутствуют!
Какие параметры регистрируются на скоростемерной ленте скоростемера ЗСЛ2М?	скоростемеры
Какие параметры регистрируются в верхнем поле ленты скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Какие параметры регистрируются в нижнем поле ленты скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Как расположены писцы электромагнитов ЭК, ЭКЖ и писцы ЗХ и ТД скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Чему равно расстояние между соседними километровыми наколами на скоростемерной ленте скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Чем определяется скорость движения локомотива по скоростемерной ленте скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Где лежит нулевая точка записи скорости скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Каким образом фиксируются время на скоростемерной ленте скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Как расположены наколы часов по отношению к получасовым спадам писца времени скоростемера ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Что записывает писец времени ЗСЛ2М каждые 30 минут?	Комментарии отсутствуют!
Чем определяется время стоянок по скоростемерной ленте ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Как расположена линия заднего хода относительно записи скорости ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Как регистрируется задний ход на скоростемерной ленте ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Где расположена линия писца ЗСЛ2М электромагнита ЭЭ в выключенном положении последнего?	Комментарии отсутствуют!
Где расположена линия писца ЗСЛ2М электромагнита ЭК в выключенном	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
положении последнего?	
Где расположена линия писца ЗСЛ2М электромагнита ЭКЖ в выключенном положении последнего?	Комментарии отсутствуют!
Где расположена линия писца ЗСЛ2М электромагнита ЭЖ в выключенном положении последнего?	Комментарии отсутствуют!
Как расположен писец давления ЗСЛ2М относительно писца скорости?	Комментарии отсутствуют!
Как выявлять по ЗСЛ2М превышения ограничений скорости на перегонах и станциях?	Комментарии отсутствуют!
Как выявлять по ЗСЛ2М превышения ограничений скорости, установленных временными предупреждениями?	Комментарии отсутствуют!
Как выявлять по ЗСЛ2М превышение скорости 20 км/ч при красном огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
Как выявлять по ЗСЛ2М превышение скорости Vкж при желтом с красным огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
Что происходит с писцом ЭЭ ЗСЛ2М при превышении скорости Vкж при желтом с красным огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находятся писцы ЭК, ЭКЖ и ЭЖ ЗСЛ2М при зеленом огне?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭЭ ЗСЛ2М при зеленом огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭЖ ЗСЛ2М при желтом огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
В каком положении находятся писцы ЭК и ЭКЖ ЗСЛ2М при желтом огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭЭ ЗСЛ2М при желтом огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭКЖ ЗСЛ2М при желтом с красным огнем на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭЭ ЗСЛ2М при желтом с красным огнем на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭК ЗСЛ2М при красном огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находятся писцы ЭКЖ и ЭЖ ЗСЛ2М при красном огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭЭ ЗСЛ2М при красном огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находятся писцы ЭК, ЭКЖ и ЭЖ ЗСЛ2М при белом огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭЭ ЗСЛ2М при белом огне на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находятся писцы ЭК, ЭКЖ и ЭЖ ЗСЛ2М при белом и желтом с красным огнем на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находится писец ЭЭ ЗСЛ2М при белом и желтом с красным огнем на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находятся писцы ЭК, ЭКЖ и ЭЖ ЗСЛ2М при желтом с красным огнем на ЛС и нажатой кнопкой помощника Кпм?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Что характерно для обнаружения выключения АЛСН ключом ЭпК с помощью ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
В каком положении находятся писцы ЭК, ЭКЖ и ЭЖ при белом огне на ЛС и нажатой кнопке помощника Кпм?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения позднего включения устройств АЛСН с помощью ЗСЛ2М?	Комментарии отсутствуют!
Что характерно для обнаружения с помощью ЗСЛ2М перекрытия разобци-тельного крана между ТМ и ЭпК?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М экстренного торможения поезда автостопом?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует в ЗСЛ2М прерывание автостопного торможения ключом ЭпК?	Комментарии отсутствуют!
Как с помощью ЗСЛ2М определить прерывание торможения ЭпК разобци-тельным краном между ТМ и ЭпК?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует обнаружение с помощью ЗСЛ2М отсутствия экстренного торможения краном машиниста при автостопном торможении?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М зажигания белого огня вместо красного на ЛС?	Комментарии отсутствуют!
Что характерно для отсутствия установки Дз в положение "АЛС"?	Комментарии отсутствуют!
Что характерно для обнаружения с помощью ЗСЛ2М перекрытия зеленого огня путевого светофора на желтый?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Что характеризует в ЗСЛ2М перекрытие желтого (зеленого) огня путевого светофора на красный?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует обнаружение с помощью ЗСЛ2М сбоя огней ЛС на желтый с красным?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует обнаружение с помощью ЗСЛ2М сбоя зеленого огня ЛС на белый?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М сбоя желтого огня ЛС на белый?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М сбоя желтого огня ЛС на белый и желтый с красным?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М перезарядки ТМ?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует обнаружение с помощью ЗСЛ2М отсутствия сверхзарядки при отпуске тормозов?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М разрядки ТМ до давления ниже допустимого?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для определения с помощью ЗСЛ2М прекращения экстренного торможения до остановки поезда?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для определения с помощью ЗСЛ2М отсутствия проверки действия тормозов?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует определение с помощью ЗСЛ2М неправильной разрядки	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
ТМ при проверке действия тормозов?	
Что характеризует определение с помощью ЗСЛ2М неверной начальной скорости при проверке тормозов?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для определения с помощью ЗСЛ2М сокращенного опробования тормозов после стоянки?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М ступенчатой ликвидации сверхзарядного давления?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М повышения давления в ТМ в положении перекрыши?	Комментарии отсутствуют!
Что характерно для обнаружения с помощью ЗСЛ2М повышения давления в ТМ в поездном положении крана машиниста?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М торможения с головной части поезда?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М торможения с хвостовой части поезда?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М истощения тормозов?	Комментарии отсутствуют!
Что характеризует обнаружение с помощью ЗСЛ2М остановок при разрешающих показаниях путевых светофоров?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М юза?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М боксования?	Комментарии отсутствуют!
Что является характерным для обнаружения с помощью ЗСЛ2М записи забросов писца скорости?	Комментарии отсутствуют!
Для чего предназначены комплексы КпД?	Комментарии отсутствуют!
Через какое расстояние обеспечивается регистрация поездной информации на скоростемерной ленте в комплексах КпД-З, КпД-ЗА, КпД-ЗБ, КпД-ЗВ?	Комментарии отсутствуют!
Через какое расстояние обеспечивается регистрация поездной информации на скоростемерной ленте в комплексах КпД-Зп?	Комментарии отсутствуют!
С какой дискретностью обеспечивают регистрацию на скоростемерной ленте скорости движения комплексы КпД-З, КпД-ЗА, КпД-ЗБ, КпД-ЗВ?	Комментарии отсутствуют!
С какой дискретностью обеспечивают регистрацию на скоростемерной ленте скорости движения комплексы КпД-Зп?	Комментарии отсутствуют!
С какой дискретностью обеспечивают индикацию на цифровом индикаторе скорости движения комплексы КпД-З, КпД-ЗА, КпД-ЗБ, КпД-ЗВ?	Комментарии отсутствуют!
С какой дискретностью обеспечивают индикацию на цифровом индикаторе скорости движения комплексы КпД-Зп?	Комментарии отсутствуют!
В каких комплексах используется для регистрации поездной информации модуль памяти МпМЭ-128?	Комментарии отсутствуют!
Чему равна дискретность регистрации на скоростемерной ленте давления в тормозной магистрали (в рабочем диапазоне) в комплексах КпД?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Какое ускорение движения регистрируется в КпД (по команде машиниста)?	Комментарии отсутствуют!
Чему равна дискретность (шаг) регистрации на скоростемерной ленте текущего времени КпД для локомотивов?	Комментарии отсутствуют!
Какая локомотивная система безопасности движения заменяет АЛСН?	Современные устройства безопасности
Какая локомотивная система предусматривает торможение с хвоста поезда?	Комментарии отсутствуют!
Чему равен интервал регистрации на скоростемерной ленте текущего времени для локомотивов?	Комментарии отсутствуют!
В какой поездной ситуации при включенном САУТ-ЦМ/485 машинист может воспользоваться кнопкой «Отправление» на пульте управления?	Комментарии отсутствуют!
Какие речевые сообщения, выдаваемые аппаратурой САУТ-ЦМ/485 должны подтверждаться нажатием РБ (РБС)?	Комментарии отсутствуют!
Периодичность поверки технических параметров антенны САУТ-ЦМ/485	Комментарии отсутствуют!
В какой поездной ситуации машинист может воспользоваться кнопкой «K20» на пульте управления САУТ-ЦМ/485?	Комментарии отсутствуют!
Когда требуется замена «пальца» датчика пути и скорости ДПС?	Комментарии отсутствуют!
Периодичность поверки технических параметров пульта управления САУТ-ЦМ/485?	Комментарии отсутствуют!
Какая информация выводится на пульт машиниста САУТ-ЦМ/485 в окне ОР-ДИНАТА?	Комментарии отсутствуют!
Сигналы, какого из двух датчиков угла поворота ДПС-У выбирает САУТ-	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
ЦМ/485 в режиме «Тяга»?	
При замене блока БЭК на БЭК2 в системе САУТ-ЦМ/485 что необходимо сделать с кабелем 07?	Комментарии отсутствуют!
Укажите назначение регистратора параметров САУТ-ЦМ/485:	Комментарии отсутствуют!
Для чего предназначена система ТСКБМ?	Комментарии отсутствуют!
Какой из физиологических параметров организма человека учитывает в своей работе система ТСКБМ?	Комментарии отсутствуют!
Какой максимально допустимый период считывания системой импульсов кожно – гальванической реакции человека, при котором ТСКБМ определяет машиниста достаточно активным?	Комментарии отсутствуют!
Какой максимальный радиус поддержания устойчивой радиосвязи между носимой частью ТСКБМ и ее локомотивной аппаратурой?	Комментарии отсутствуют!
Сигналы скольких одновременно действующих носимых частей в зоне уверенного радиоприема способен нормально обрабатывать комплект локомотивной аппаратуры ТСКБМ?	Комментарии отсутствуют!
О чем сигнализирует светящееся состояние красного светодиода или линейного светодиодного индикатора на лицевой панели блока ТСКБМ-П (ТСКБМ-И)?	Комментарии отсутствуют!
О чем сигнализирует мигающее состояние красного или линейного светодиода индикатора на лицевой панели блока ТСКБМ-П (ТСКБМ-И)?	Комментарии отсутствуют!

Вопрос	Комментарий
Каким должно быть действие машиниста при возникновении свистка ЭПК после загорания красного светодиода или линейного светодиодного индикатора на лицевой панели блока ТСКБМ-П (ТСКБМ-И)?	Комментарии отсутствуют!
О чем сигнализирует светящееся состояние желтого светодиода над линейным светодиодным индикатором на лицевой панели блока ТСКБМ-П (ТСКБМ-И)?	Комментарии отсутствуют!
Что необходимо произвести для обеспечения нормального функционирования ТСКБМ на протяжении всей поездки?	Комментарии отсутствуют!
Как правильно произвести включение носимой части ТСКБМ?	Комментарии отсутствуют!
Какой состав блоков и приборов ТСКБМ используется в работе системы на локомотиве во время движения?	Комментарии отсутствуют!
Из какой кабины можно управлять локомотивом (МВПС), при следовании в основные депо с неисправным КЛУБ-У в случае отсутствия подменного фонда в ПТО?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
Какова величина времени нажатия на рукоятки РБ, РБС, РБП и кнопку ВК системы КЛУБ-У?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
В какой момент КЛУБ-У произведет экстренное торможение ТПС при снижении уровня бодрствования машиниста (на шкале ТСКБМ-П загорается красный светодиод)?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
На каком расстоянии КЛУБ-У, при наличии электронной карты, осуществляет прицельное торможение до полной остановки перед светофором с запрещающим сигналом?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У

Вопрос	Комментарий
Какой блок системы КЛУБ-У обеспечивает прием сигналов по каналам АЛСН и АЛС-ЕН, от антенны СНС, датчиков пути и скорости, датчиков давления, цепей локомотива, рукояток и кнопок клавиатуры БИЛ (БВЛ-У), систем САУТ и ТСКБМ?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
Что анализируется устройством КЛУБ-У в функции скатывания?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
Что можно проверить с помощью ПК-КЛУБ-У?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
Когда проводится проверка измерителя скорости системы КЛУБ-У?	Методика проверки измерителя скорости
Какие функции при проверке КЛУБ-У выполняет многофункциональный пульт контроля (МПК)?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
Какую команду необходимо ввести при движении с установленной скоростью по полуавтоматической путевой блокировке?	Руководство по эксплуатации КЛУБ-У
Начиная с какого вида обслуживания или ремонта снимаются форсунки с дизеля для проверки их параметров на стенде?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.п 4.2.2, п.п 9.1.38 "На каждом четном ТО-3 форсунки с дизеля снимаются, разбираются, прочищаются сопла, собираются, регулируются на испытательном стенде. Проверяется состояние и крепление трубок форсунок"
Начиная с какого вида текущего ремонта, снимается с дизеля типа Д49 цилиндровый комплект для ревизии?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.п 4.2.1 "После ввода нового дизеля в эксплуатацию и после СР, КР и смены цилиндрового комплекса на первом ТО-3 производится дозатяжка шпилек крепления втулок цилиндров к крышкам цилиндров"

Вопрос	Комментарий
<p>Каким способом проверяется допускаемый зазор плунжеров топливного насоса высокого давления при ремонте в депо?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.п 9.1.39 "Собранный топливный насос при замене плунжерных пар новыми обкатывается на стенде на следующих режимах: при 300об/мин. без форсунки в течении 30 мин. и с форсункой при рейке А=80,85 и 95мм в течении 1 часа (по 20 мин. на каждом режиме); при 500об/мин. и А=85 и 95мм по 1 часу на каждом режиме при температуре топлива 25+10градС и давлении топлива 4плюс/минюс 0,5 кгс/см/кв и давлении масла 1,2-1кгс/см/кв".</p>
<p>Какие параметры форсунок снимаются на стенде при ТО-3?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.п 4.2.2 "На каждом четном ТО-3 форсунки с дизеля снимаются, разбираются, прочищаются сопла, собираются, регулируются на испытательном стенде. Форсунки должны удовлетворять требованиям п.9.2.12"</p>
<p>Является ли распределительный вал дизеля типа Д49 ремонтпригодным в условиях депо в случае износа одного из кулачков?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.п 9.1.16 "Осматриваются рабочие поверхности впускных, выпускных топливных кулачков и опорных втулок. Проверяется затяжка гаек крепления кулачков. Не допускается на их поверхности задиров, выкрашиваний, выработок рабочих поверхностей глубиной более 0,2 мм".</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Является ли распределительный вал дизеля типа 14Д40 ремонтпригодным в условиях депо в случае износа одного из кулачков?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62. М62 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п. 8.1.6. "Осматриваются кулачки распределительного вала, толкатели привода и рычажный механизм выпускных клапанов. Осматриваются рабочие поверхности кулачков: а) в случае обнаружения на рабочей поверхности кулочка неравномерной выработки или начальной стадии задира, разрешается зачистка дефектного места наждачной бумагой с маслом без выемки распределительного вала из блока и с предохранением втулки подшипника от попадания абразивной и металлической пыли; б) после проведения зачистки тщательно удаляется с кулачка вала и из отсека абразивная пыль и стружка; в) на рабочих поверхностях кулачков не допускаются выкрашивания диаметром более 5мм и глубина более 0,5мм"</p>
<p>Какие из внешних признаков в работе дизелей Д49 и 11Д45 характеризуют отказ работы гидротолкателей клапанов?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.8.2.3.3 "Гидротолкатель испытывается, для чего устанавливается шарик во втулку, втулка заливается керосином и устанавливается гидротолкатель. Толкатель нажимается усилием 10кгс, при этом он должен опуститься на 5мм в течение 5...8сек. Проверка производится трижды и время принимается среднее арифметическое. Просачивание керосина через шариковый клапан не допускается Рычаги клапанов осматриваются и заменяются при наличии трещин"</p>
<p>Каким способом определяется натяг коренных подшипников коленчатого вала?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.7.2.2 "Проверяется зазор "на масло" по всем коренным подшипникам коленчатого вала замерами с помощью щупа. Определяется зазор "на масло" как сумма зазоров в вертекальной плоскости между коренной шейкой вала и вкладышами верхним и нижним. Величина суммарного зазора должна быть в пределах, указанных в приложении 1 настоящего Руководства".</p>

Вопрос	Комментарий
С какой целью при ремонте добиваются максимального прилегания коренных вкладышей в постелях остова дизеля?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем 9.1.3 "При установки вкладышей коренных подшипников, для лучшего теплоотвода, прилегание их затылков к подвескам блока по краске должно быть равномерным, не менее 60% на дуге 120 градусов в вертикальной плоскости. К остальной части подвесок и постелям блока не менее 40% при затяжке гаек болтов подвесок до отправной точки. При этом прохождение щупа 0,03мм между постелью и вкладышем не допускается."
Каким способом выявляют трещины в крышке цилиндров при ТР-3 дизеля Д 49?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем "Очищаются днище крышки, каналы впуска и выпуска газа от нагара и водяные полости от накипи. Цилиндровая крышка дефектируется. Для выявления трещин крышка цеиндраопрессовывается на стенде водой давлением 13 кгс/см ² в течение пяти минут. Осматривается днище крышки, при наличии трещины в районе огневой поверхности днища (камеры сгорания), а также в месрах запрессовки втулок направляющих клапанов, крышка заменяется. при пропуске воды во время опрессовки крышки, пробки заменяются (высверливаются). Другие трещины завариваются по технологии завода-изготовителя. После заварки и обработки швов водяная полость крышки повторно опрессовывается водой"
Каким способом разрешается восстанавливать дефектные резьбовые отверстия крышки цилиндра?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.8.2.3.1 "Дефектные резьбовые отверстия крышки цилиндра разрешается перерезать на следующий размер по ГОСТу с изготовлением новых сопрягаемых деталей или ступенчатых шпилек"

Вопрос	Комментарий
Чем смазывается при сборке индикаторного крана резьба шпинделя и штуцера?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.9.1.4.3. "При сборке индикаторного крана резьба шпинделя и штуцера смазываются сухим графитом. Применение масла для этой цели не допускается. Проверяется ход шпинделя, который должен быть в пределах 2,8- 6 мм, регулируется прокладкой. Собранный индикаторный кран испытывается на герметичность дизельным топливом давлением 15+0,5 МПа (150+5 кгс/см.кв.). Пропуск топлива не допускается."
Каким способом проверяется прилегание вкладышей к постелям нижней головки шатуна?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.8.2.7 "Проверяется прилегание по краске вкладышей к постелям нижней головки шатуна, должно быть не менее 75% поверхности. При плотном прилегании вкладышей к постелям величина воозвышения их торцов относительно постели должна быть в пределах допуска"
Как измеряется зазор «на масло» между вкладышами и шейкой коленчатого вала при ТР-3?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.9.1.8 "Проверяется зазор "на масло" между вкладышами и и шейкой каленчатого вала, определяется зазор как разница замеров диаметра вкладышей, установленных в шатун и шейкой вала"
По каким браковочным признакам подлежит замене тронк дизеля Д49 при ТР-3?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО, утвержд. 31.12.2004 Гапановичем п.9.1.6. "Тронг заменяется при наличии трещин или задиров любого размера и расположения, увеличение диаметра отверстия под палец более 95+0,05 мм, увеличении высоты клапана под кольца более 6+0,025 мм и 8,5+0,009 мм. При ослаблении или разрушении сливных трубок, устанавливаются новые с натягом 0,01...0,032 мм. Покрытие тронка поршня при износе на площади более 50% восстанавливается. Толщина восстановленного покрытия должна быть 0,025-0,04 мм."

Вопрос	Комментарий
<p>Каким способом разрешается восстановление посадочных поверхностей шейки вала под вентиляторное колесо тяговых электродвигателей?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г п.п 9.2.4 "При ремонте вентиляторов разрешается: оставление или хромирование посадочных поверхностей шейки вала под вентиляторное колесо; наплавка отверстия ступицы вентиляторного колеса; замена дефектных лопаток; комплектная постановка стальных лопаток вместо алюминиевых"</p>
<p>По какому принципу подбираются лопатки на вентиляторное колесо тяговых электродвигателей?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г.п.п 9.2.4 "Подбираются лопатки с разницей по массе не более 1г. Трещины, надрывы,заусенцы в лопатках не допускаются. Вновь изготовленные лопатки подбираются группами по массе с разностью по длине не более 0,3мм"</p>
<p>Проводится ли балансировка вентиляторных колес тяговых электродвигателей тепловозов 2ТЭ116 независимо от произведенного ремонта при ТР-3?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г.п.п.9.2.4 "Независимо от произведенного ремонта, колеса статически балансируются. Допустимый дисбаланс колеса 30гсм. Общая величина корректирующих масс не более 45 г. Дисбаланс устраняется приваркой груза на несущем диске массой не более 15 г. Дисбаланс устраняется сверлением отверстия диаметром 15мм на внутренней стороне ступицы по радиусу 80мм. После балансировки колеса испытывается на "разнос" в течении 5 мин. при 2200об/мин."</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какой балансировке подвергается колесо вентилятора холодильной камеры тепловозов 2ТЭ116 после приварки лопастей?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. п.9.2.5 "После приварки лопастей колесо вентилятора вместе с ротором подвергается динамической балансировки. Балансировка осуществляется с помощью установки балансировочных грузов в канавки торцевых стороон ротора, имеющие сечение типа "ласточкин хвост". При балансировки грузы фиксируются в канавке винтами М6, а после балансировки прихватываются к ротору сваркой. Допустимый дисбаланс колеса не более 100гсм. После балансировки колесо должно испытываться на разнос при частоте вращения 2400-2500об/мин."</p>
<p>Какой балансировке подвергается ротор центробежного масляного фильтра тепловозов 2ТЭ116 после ремонта?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г.п.п 9.1.26, 9.2.11 "Собранный ротор динамически балансируется. Допустимым дисбалансом 5 г/см2 с каждой стороны. Дисбаланс устраняется за счет снятия металла с нижней части корпуса ротора и его крышки. По окончании динамической балансировки наносятся метки спаренности на крышке и корпусе ротора.</p>
<p>Какое условие должно быть выполнено перед установкой топливоподкачивающего агрегата на тепловоз?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. п.9.2.16 "Установка топливоподкачивающего агрегатана на тепловоз допускается только после обязательной центровки вала насоса с валом электродвигателя и производства стендовых испытаний в соответствии с Технологической</p>

Вопрос	Комментарий
	инструкцией. Центровка ведущей втулки насоса с валом электродвигателя производится при помощи технологической втулки или приспособлений со скобами.
Одинаковы ли параметры подачи песка под каждый бандаж при регулировке форсунки песочной системы тепловоза?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г.п. 9.2.19 "Проверяются параметры регулировки форсунок песочной системы: подача песка под каждый бандаж с четвертой (третьей) колесной пары должна быть 0,5-1 кг за 30с, для чего регулировочный винт отворачивается на 1,75-2 оборота от закрытого состояния; подача песка под каждый бандаж первой (шестой) колесной пары должна быть 1,2-2,5 кг за 30с, для чего регулировочный винт, от ранее открытого состояния (1,5-2 оборота), отворачивается еще на 0,75 оборота"
Сколько трубок топливоподогревателя допускается заглушить при ремонте тепловоза в объеме ТР-2?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. п.8.3.5 "Производится ревизия топливоподогревателя. Внутренние полости топливоподогревателя (водянная и топливная) очищаются на типовой установке с принудительной циркуляцией моющего раствора. После очистки герметичность полостей проверяется опрессовкой. Течь трубок в зоне трубных решетки по длине трубок устраняется. Допускает заглушить не более 10 трубок"

Вопрос	Комментарий
<p>Как проверяется после очистки герметичность полостей топливopодогpевателя тепловоза?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. п.8.3.5 "Производится ревизия топливopодогpевателя. Внутренние полости топливopодогpевателя (водяная и топливная) очищаются на типовой установке с принудительной циркуляцией моющего растора. После очистки герметичность полостей проверяется опрессовкой водой"</p>
<p>В каком случае секции холодильника тепловоза считаются годными к эксплуатации по чистоте внутренних полостей?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. "наружные поверхности секций очищаются вываркой в ванне или обмывкой в моечной машине. секции по чистоте внутренних полостей считаются годными к эксплуатации, если время истечения воды (температура воды +20°С) при проверке на типовом стенде составляет не более - 56 секунд"</p>
<p>Разрешается ли при ремонте опрессовывать секции холодильника тепловоза до очистки их внутренних полостей?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. п.9.2.2 "Герметичность секций проверяется опрессовкой (давлением жидкости 5кгс/см/куб за 3мин). Опрессовывать секции до очистки их внутренних полостей запрещается"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Как проверяется герметичность секций холодильника тепловоза?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. п 9.2.2 Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г "Герметичность секций проверяется опрессовкой (давлением жидкости 5кгс/см/куб за 3мин) Течь воды в зоне трубных коробок разрешается устранять без снятия коллекторов секции"</p>
<p>Предусматривается ли обкатка гидропривода вентилятора холодильной камеры тепловоза М62 после ремонта и где?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. п.9.2.1.3. "Собранный гидропривод обкатывается на стенде на режимах, указанных в таблице 6 данного руководства. При обкатке необходимо следить, чтобы температура масла на выходе из гидропривода, а также местный нагрев гидропривода в районе подшипниковых узлов не превышал 363К (90 градусов Цельсия); давление масла подпитки гидропривода находилось в пределах 0,07-0,12 МПа (0,7-1,2кгс/см.кв), а давление масла для смазки подшипников вертикального вала гидропривода - в пределах 0,03-0,07МПа (0,3-0,7кгс/см.кв). После окончания обкаточных испытаний масло из гидропривода сливается и подтягиваются гайки"</p>
<p>Что устанавливают осмотром после испытаний карданных валов (по черт. М62.85.01.013-1 и М62.85.01.014-1) на кручение моментом 5500 Нм (550 кгсм)?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г.п. 9.2.3. "Валы корданные (по черт. М62.85.01.013-1 и М62.85.01.014-1) испытываются на крутящий момент 5500 Нм (550 кгсм). Нарушение качества</p>

Вопрос	Комментарий
	сварного шва и остаточная деформация после снятия нагрузки не допускается"
Снимается ли воздухоочиститель дизеля с тепловоза при ремонте в объеме ТР-3?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116, ТЭ116 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов М62, М62 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004 г. п.7.3.5 "Кассеты воздухоочистителя дизеля вынимаются, очищаются, промываются и промасливаются. Очищенные и просушенные кассеты погружаются в масло, соответствующее сезону эксплуатации тепловоза. Промасленные кассеты устанавливаются горизонтально или наклонно, для стекания излишков масла, до полного прекращения каплепадения масла. При установки кассет проверяется состояние деталей крепления, уплотнений , зажимов воздухопроводов "
Для ревизии какого узла механического оборудования выполняется подъемка при ТР-2 кузова электровоза ЭП 1 и выкатка тележек?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г.
Каким способом проводится определение технического состояния опорного подшипника редуктора со стороны колесного центра перед разборкой колесно-редукторного блока электровоза ЭП 1?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г.
Почему определение технического состояния опорного подшипника редуктора со стороны колесного центра перед разборкой колесно-редукторного блока электровоза ЭП 1 выполняется только при помощи средств виброакустического диагностирования?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г п.13.2.4.2 "Перед разборкой проводится определение технического состояния опорного подшипника редуктора со стороны колесного центра при помощи средств виброакустического диагностирования т.к. отсутствует доступ для осмотра подшипника"

Вопрос	Комментарий
Разрешается ли замена полушеврона при отбраковке одного полушеврона блока шестерни или зубчатого венца тягового редуктора электровоза ЭП 1?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г.
После сборки тягового редуктора электровоза ЭП 1 на колесной паре, проверяется работа зубчатой передачи и подшипников вращением. В каких направлениях и на скольких режимах?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г.
Какова продолжительность обкатки тягового редуктора электровоза ЭП 1 после сборки на колесной паре?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г п.13.2.4.7. "После сборки тягового редуктора на колесной паре, проверяется работа зубчатой передачи и подшипников вращением в обоих направлениях в режимах, соответствующих скоростям 37, 81, 140км/час.Продолжительность обкатки на различных скоростях - 20 минут на один режим в одном направлении"
Во время обкатки проверяется температура нагрева корпуса тягового редуктора, крышек и корпусов подшипников. Каково допустимое значение этой температуры?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г.п. 13.2.4.8. "Во время обкатки проверяется температура нагрева корпуса редуктора, крышек и корпусов подшипников, она не должна превышать температуру окружающей среды более чем на 30 градусов Цельсия, характер шума должен быть ровным, без периодических стуков"
После монтажа ступицы на вал блока шевронной шестерни или торсионный вал тягового двигателя, производится проверка качества запрессовки приложением разового осевого усилия 637кН (65тс). Когда должна быть выполнена эта проверка?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г.

Вопрос	Комментарий
<p>На торцах зубьев полумуфты и венца тягового привода электровоза ЭП 1 наносится маркировка. С какой целью это делается?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г.п. 13.2.4.4 "Распаривание зубчатых передач не допускается. При отбраковки одного полушеврона блока шестерни или зубчатого зубца заменяется полностью шеврон. При сборке редуктора из бывших в эксплуатации и не работавших ранее вместе шестерен и зубчатых венцов, размеры их зубьев должны соответствовать нормам допускови износов. Запрещается производить пропиловкурабочих поверхностей зубьевДля исключения распаривания взаимного расположения зубьев при последующих разборках на торцах зубьев полумуфты и венца тягового привода электровоза ЭП 1 наносится маркировка"</p>
<p>Как при сборке буксовых поводков с кронштейнами можно восстановить зазор между узкой клиновой частью валика поводка и дном паза кронштейна рамы тележки и щекой корпуса буксы?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г п. 13.2.6.5. "При сборки буксовыхповодков с кронштейнами разрешается восстанавливать зазор между узкой клиновой частьювалика поводка и дном паза кронштейна рамы тележки и щекой корпуса буксы постановки прокладки по форме паза толщиной 0,5 мм с отверстием подболт"</p>
<p>С какой целью детали рессорного и люлечного подвешивания должны устанавливаться на те места, которые они занимали до разборки?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г п. 13.2.7.7. "Для сохранения развески электровоза по осям колесных пар детали рессорного и люлечного подвешивания должны устанавливаться, как правило на те места, которые они занимали до разборки"</p>
<p>Как подбираются при сборке колесно-редукторных блоков колесные пары и тяговые двигатели?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ЭП1, ЭП1 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 25.12.2004г п. 13.2.8 "При сборке колесно-редукторных блоков колесные пары и тяговые двигатели подбираются таким образом, чтобы разность характеристики тяговых блоков одного электровоза не превышала 3% при вращении как в одну, так и в другую</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>сторону. После сборки тягового редуктора на колесной паре проверяется работа зубчатой передачи и подшипников при вращении в обоих направлениях в различных режимах при помощи средств виброакустического диагностирования"</p>
<p>Отражается ли где-либо выполненные сварочные работы на раме тележки?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов ТЭМ2 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004 г.п.9.6.5 "При ремонте рам тележек в отношении размеров, количества и мест расположения трещин, подлежащих заварке, а также технологии заварки руководствуются действующей инструкцией по сварочным работам. О выполнении сварочных работ на раме тележки производится запись в паспорт тепловоза с приложением эскизов заваренных мест"</p>
<p>Как проверяется на герметичность корпус опоры с возвращающим устройством тепловоза ТЭМ 2?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов ТЭМ2, ТЭМ2ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г.п.9.6.5. "Корпус опоры с возвращающим устройством проверяется на герметичность наливом керосина до нижнего обреза заливного отверстия с выдержкой не менее 40 мин. Течь и потение не допускается"</p>
<p>Должны ли сниматься лабиринтные кольца роликовых букс с предподступичной части оси колесной пары тепловоза ТЭМ 2 при ремонте в объёме ТР-3?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов ТЭМ2, ТЭМ2ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г.п.9.6.6. "Производится полная ревизия букс всех осей колесных пар с демонтажем и промывкой подшипников и последующим осмотром, обмером и ремонтом деталей букс и подшипников Лабиринтные кольца роликовых букс снимаются с предподступичной части оси и проверяются дефектоскопом"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Разрешается ли при ремонте листовых рессор сварка рессорных листов и очистка рессор путем отжига?</p>	<p>Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов ВЛ80 ИО утв. Вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 31.12.2004г п. 13.2.7.3. "Ремонт листовых рессор должен осуществляться в соответствии с техническими требованиями на изготовление и ремонт листовых рессор локомотивов. Листовые рессоры, имеющие трещины или ирзлом в листах, трещины и надрывы в хомутах, ослабление хомута, сдвиг листов относительно хомута, отклонение стрелы рессоры от установленных размеров, обратный прогиб рессоры, зазоры между хомутом и листами более допускаемых как в нагруженном, так и в свободном состоянии рессоры, отклонение длинны рессоры от установленных размеров, недопустимый износ листов по ширине и толщине, коррозионные повреждения и вмятины на листах, износ стенок, опорной части и проушины хомута, заменяются. Проверяется надежность крепления и стопорения гаек и шайб, отсутствие трещин в опорных накладках. сварка рессорных листов и очистка рессор путем отжига запрещается"</p>
<p>Что означает собой понятие «восстановление деталей»?</p>	<p>Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг. - "Понятие «восстановление деталей» означает собой - выполнение ряда технологических процессов, позволяющих получить из изношенных изделий детали, параметры и технические данные которых не отличаются от чертежных (паспортных)"</p>
<p>По каким признакам и параметрам бракуются детали при проведении ремонтов локомотивов?</p>	<p>Информация. Р1155 Ин; Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин; Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг.</p>
<p>Чем заменяются демонтированные во время ремонта локомотивов забракованные детали?</p>	<p>Информация. Р1155 Ин; Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин; Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг.</p>
<p>Каким образом используются забракованные при ремонтах ТПС детали?</p>	<p>Информация. Р1155 Ин; Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин; Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг.</p>

Вопрос	Комментарий
Чем можно объяснить необходимость восстановления деталей?	Информация. Р1155 Ин;Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин;Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг.
Какие способы применяются для нанесения на рабочие поверхности деталей антифрикционного покрытия с целью уменьшения времени приработки и износа их в процессе эксплуатации?	Информация. Р1155 Ин;Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин;Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг.
Какие способы гальванического покрытия применяются с целью предохранения деталей от коррозии?	Информация. Р1155 Ин;Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин;Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг.
Из какого материала должны быть детали, которые могут восстанавливаться в условиях депо электродуговой наплавкой?	Восстановление деталей локомотивов электродуговой наплавкой. Р1245 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г.
Какой из традиционных способов восстановления деталей наиболее часто применяется в локомотивных депо?	Восстановление деталей локомотивов электродуговой наплавкой. Р1245 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г. лист.3-5 - "Потери от разрушения и износа деталей машин и механизмов в эксплуатации велики, поэтому повышение срока службы путем использования различных методов упрочнения и восстановления имеет огромное значение. Среди этих методов ведущее место, как наиболее эффективный, занимает наплавка. В депо применяются различные способы наплавки. Каждый вид наплавки имеет свои особенности. В зависимости от серийности производства, требуемой производительности и типа наплавляемых деталей используется ручная наплавка покрытыми электродами или механизированная (автоматическая или полуавтоматическая) под слоем флюса, в защитной среде углекислого газа или аргона, сплошной или порошковой проволокой, вибродуговая"
Какие разновидности автоматической наплавки применяются в зависимости от производительности и типа наплавляемой детали?	Восстановление деталей локомотивов электродуговой наплавкой. Р1245 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г. лист 5 - "В зависимости от серийности производства, требуемой производительности и типа наплавляемых деталей используется ручная наплавка покрытыми электродами или механизированная (автоматическая или полуавтоматическая) под слоем флюса, в защитной среде углекислого газа или ар-

Вопрос	Комментарий
	гона, сплошной или порошковой проволокой, вибродуговая"
Чем наплавляют деталь в случае необходимости нанесения на рабочую поверхность слоя металла с одновременным его упрочнением?	Восстановление деталей локомотивов электродуговой наплавкой. Р1245 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г. - "В зависимости от серийности производства, требуемой производительности и типа наплавляемых деталей используется ручная наплавка покрытыми электродами или механизированная (автоматическая или полуавтоматическая) подслоем флюса, в защитной среде углекислого газа или аргона, сплошной или порошковой проволокой из легированных сталей, вибродуговая"
Какие способы восстановления деталей относятся к прогрессивным?	Информация. Р1155 Ин; Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин; Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг.
Что представляет собой восстановление и упрочнение деталей плазменным напылением?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов плазменным напылением. Р1244 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г. лист 5 - "Плазменное покрытие представляет собой слоистый материал, состоящий из сильно деформированных частиц, закристаллизовавшихся с очень большой скоростью. При плазменном напылении покрытия наносятся на поверхность в виде мелких расплавленных частиц. Источником нагрева и ускорителем напыляемых частиц является плазменная струя или скоростной поток плазмы. Плазма образуется в дуговых или высокочастотных плазмотронах"

Вопрос	Комментарий
За счет чего происходит взаимодействие напыляемого слоя с основой детали при плазменном способе восстановления?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов плазменным напылением. Р1244 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г. лист 7 - "Напыляемый материал (порошки с размером частиц 10-15 мкм или проволока диаметром 0,8-3,0 мм) вводится в высокотемпературный поток (плазменная струя), нагревается в нем, плавится, распыляется и в виде двухфазного потока (газ + частицы наплавляемого материала) направляется в сторону основы. При ударе и деформации происходит взаимодействие частиц с поверхностью основы и формирование покрытия"
Какой формы детали можно восстанавливать плазменным напылением?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов плазменным напылением. Р1244 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г.п.п.7 "Плазменным напылением можно восстанавливать формы детали тела вращения"
Что представляет собой восстановление деталей газоплазменным напылением?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов газотермическим напылением. Р1155 Ин. Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг. - "Газоплазменное напыление: при этом методе источником нагрева и ускорения напыления частиц является газовое пламя, образующееся при сгорании горючих газов кислорода или других окислительных газов"
Сущность индукционно-металлургического способа восстановления и упрочнения деталей?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов индукционно-металлургическим способом. Р1242 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г. лист 5 - "Индукционно-металлургический способ основан на применении высокочастотного концентрированного поверхностного нагрева деталей под наплавку порошковыми материалами"
За счет чего происходит плавление основного и присадочного материалов при индукционно - металлургическом способе?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов индукционно-металлургическим способом. Р1242 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г., лист 5 - "Расплавление основного и присадочного материала производят за счет теплового действия индуктируемого тока"

Вопрос	Комментарий
Преимущества индукционно-металлургического способа восстановления и упрочнения деталей?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов индукционно-металлургическим способом. Р1242 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г., лист 5, 8 - "Индукционно - металлургический способ восстановления и упрочнения деталей является разновидностью наплавки. Этот способ основан на применении высокочастотного концентрированного поверхностного нагрева деталей под наплавку порошковыми материалами. Износостойкие покрытия могут наноситься толщиной от 0,5 до 5,0 мм на детали любой формы"
Недостатки индукционно-металлургического способа восстановления и упрочнения деталей?	Восстановление и упрочнение деталей локомотивов индукционно-металлургическим способом. Р1242 Ин. Разработка ПКБ ЦТ 1988 г., лист 6 - "Недостатком индукционно-металлургического способа восстановления и упрочнения деталей является необходимость изготавливать индукторы в зависимости от формы восстанавливаемой и упрочняемой детали"
Чем отличаются прогрессивные (газотермические) методы восстановления деталей от традиционных?	Информация: Р1155 Ин; Р1242 Ин; Р1243 Ин; Р1244 Ин; Р1245 Ин; Л169.00.00 ПЗ. Разработка ПКБ ЦТ 1986 – 1988 гг., лист 48 - "Прогрессивные (газотермические) методы восстановления деталей от традиционных отличаются высокой производительностью, универсальностью, заключающейся в возможности нанесения самых разных по своему составу и свойствам покрытий на различные материалы (сплавы, цветные металлы, керамику и т.д.)"
Какой допускается зазор между угольными вставками полоза токоприемника со стороны контактной поверхности?	"Техническое обслуживание и ремонт токоприемников отечественных электровозов постоянного и переменного тока" ТИ 514, Таблица 6, лист 90 - "Допускаемый зазор между вставками или накладками, смонтированными на полозе со стороны контактной поверхности, для угольных вставок, не более 0,8мм"
Какой допускается зазор между металлокерамическими вставками полоза токоприемника со стороны контактной поверхности?	"Техническое обслуживание и ремонт токоприемников отечественных электровозов постоянного и переменного тока" ТИ 514, Таблица 6, лист 90 - "Допускаемый зазор между вставками или накладками, смонтированными на полозе со стороны контактной поверхности, для медных и металло-керамических накладок, не более

Вопрос	Комментарий
	1 мм"
При каком повреждении производится замена изолятора крышевого оборудования электровозов?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Какая выработка стержня люлечного подвешивания допускается в верхнем шарнире?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока (ВЛ80 ИО)", Приложение 1, п.4.7., стр.219 - "Браковочный размер в эксплуатации выработки стержня люлечного подвешивания в местах верхнего шарнира - более 5 мм"
Какой допускается зазор между опорами и прокладками нижних шарниров люлечного подвешивания?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока (ВЛ80 ИО)", Приложение 1, п.4.8., стр.219 - "Браковочный зазор в эксплуатации между опорами и прокладками верхних и нижних шарниров (как среднее арифметическое значение двух измерений с противоположных сторон) люлечного подвешивания - менее 4 мм"
Какое биение должно быть у коллектора ТЭД после его зачистки?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Какой зазор между подвижными частями контактора и стенкой дугогасительной камеры?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока (ВЛ80 ИО)", Приложение 1, п.4.1.9, стр.255 - "Браковочный зазор между дугогасительным контактом и стенкой камеры в эксплуатации - менее 2 мм"
На каком расстоянии должен находиться конец рукава пескоподачи от головки рельса?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
На каком расстоянии должен находиться конец рукава пескоподачи от бан-	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного

Вопрос	Комментарий
даже колесной пары?	тока
Каким должен быть браковочный размер высоты горизонтальной оси авто-сцепки до головки рельса?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Какая разница, под нагрузкой, высоты шайб одного поводка при его комплектации?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
При какой глубине трещин, вмятин, раковин, выщербин проводится выбраковка шестерни ТЭД?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Натяг буксы МОР при посадке в остов тягового двигателя должен составлять:	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Натяг вкладышей буксы МОР должен составлять:	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Укажите разницу высот рессор под погрузкой при комплектации тележки:	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
При каком зазоре между валиками и втулками тормозной рычажной передачи происходит их замена?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Смещение рисок на раме кузова и керном на раме тележки при контроле расположения тележек под кузовом должно быть:	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Какова разница прогиба комплекта пружины боковых опор на один электровоз?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Укажите браковочный износ ролика противоразгрузочного устройства?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока (ВЛ80 ИО)", Приложение 1, п.5.4., стр.222 - "Браковочный износ ролика противоразгрузочного устройства по диаметру - более 15

Вопрос	Комментарий
	мм"
Укажите браковочный размер высоты нижней кромки путеочистителя от головки рельса?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока (ВЛ80 ИО)", Приложение 1, п.14.1., стр.238 - "Браковочная высота нижней кромки путеочистителя от головки рельса - менее 100 мм, более 180 мм"
Какое должно быть расстояние установки приемных катушек АЛСН и КЛУБ от нижней кромки путеочистителя?	основные нормы и допуски при ремонте электровозов постоянного и переменного тока
Какую плотность электролита должна иметь кислотная аккумуляторная батарея в летнее время года?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004",
Какую плотность электролита должна иметь кислотная аккумуляторная батарея в зимнее время года?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", - "
Какое расстояние от концов песочных труб до головки рельса?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.340 - "Расстояние концов песочных труб от головки рельса при выпуске тепловоза из текущих ремонтов ТР-3 и ТР-2 - 50 +10 мм"
Укажите браковочный размер тормозной колодки:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.337 - "Браковочный размер толщины тормозной колодки рычажной передачи тормоза тепловоза 2ТЭ116 при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - менее 15 мм"
Укажите размер осевого натяга между шестерней и якорем ТЭД тепловоза 2ТЭ116:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.336 - "Чертежный размер и допустимый размер при выпуске тепловоза из текущего ремонта ТР-3 и ТР-2 осево-

Вопрос	Комментарий
	го натяга между шестерней и валом якоря тягового электродвигателя (контролировать в холодном состоянии) тепловоза 2ТЭ116 - 1,5 - 1,7 мм"
Укажите браковочный зазор между ведущей шестерней и боковыми стенками кожуха тяговой зубчатой передачи тепловоза 2ТЭ116:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.336 - "Браковочный зазор (односторонний) между ведущей шестерней и боковыми стенками кожуха (регулировать с счет прокладок) тяговой передачи тепловоза 2ТЭ116 при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - менее 4,0 мм"
Укажите браковочный диаметральный зазор в МОП между вкладышем и шейкой оси колесной пары тепловоза 2ТЭ116:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.334 - "Браковочный диаметральный зазор между вкладышами моторно-осевого подшипника и шейкой оси колесной пары тепловоза 2ТЭ116 при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - более 2,0 мм"
Укажите браковочный размер толщины амортизатора осевого упора буксового узла тепловоза 2ТЭ116:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.335 - "Браковочная толщина амортизатора осевого упора буксового узла тепловоза 2ТЭ116 при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - менее 10,0 мм"
Укажите браковочный размер суммарного осевого разбега ТЭД на оси колесной пары тепловоза 2ТЭ116:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.334 - "Браковочный суммарный осевой разбег тягового электродвигателя на оси колесной пары тепловоза 2ТЭ116 при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - более 5,0 мм"
Укажите браковочный зазор между зубьями шестерен редуктора привода компрессора тепловоза 2ТЭ116:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.315 - "Браковочный боковой зазор между зубьями шестерен редуктора привода компрессора при выпуске из

Вопрос	Комментарий
	текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - более 1,0 мм"
При каком количестве заглушенных трубок требуется смена нагревательной секции водяной системы тепловоза 2ТЭ116?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.313 - "Браковочное количество заглушиваемых трубок в нагревательной секции водяной системы при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - 6 штук"
При каком количестве заглушенных трубок требуется смена водяной регуляторной секции тепловоза 2ТЭ116?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.313 - "Браковочное количество заглушиваемых трубок в радиаторной водяной секции при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - 9 штук"
Укажите браковочный дисбаланс ротора центробежного фильтра дизеля тепловоза 2ТЭ116:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.307 - "Браковочный дисбаланс ротора центробежного фильтра при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - более 10 г/см"
Укажите браковочный ход иглы распылителя форсунки дизеля 5Д49:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.305 - "Браковочный ход иглы распылителя форсунки при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - более 0,9 мм"
Укажите браковочный радиальный зазор по лопаткам колеса турбокомпрессора дизеля 5Д49:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004", Приложение 1, стр.303 - "Браковочный радиальный зазор по лопаткам колеса турбокомпрессора (на выходе) при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непланового ремонта - 1,5 мм"

Вопрос	Комментарий
Укажите браковочный осевой разбег ротора турбокомпрессора дизеля 5Д49:	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту тепловозов 2ТЭ116 (2ТЭ116 ИО) от 31.12.2004" Приложение 1, стр.303 - "Браковочный осевой разбег ротора турбокомпрессора при выпуске из текущего ремонта ТР-1 и непла- нового ремонта - 0,45 мм"
Стрела прогиба новых клиновых ремней привода двухмашинного агрегата и вентиляторов охлаждения ТЭД тепловоза ЧМЭЗ должна быть:	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Стрела прогиба старых клиновых ремней привода двухмашинного агрегата и вентиляторов охлаждения ТЭД тепловоза ЧМЭЗ должна быть:	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какой должен быть зазор между рабочим вкладышем и коренной шейкой коленчатого вала (превышение) у всех опор дизелей типа 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какой размер носика распылителя форсунки над поверхностью дна цилинд- дровой крышки дизеля типа 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какая разность зазоров у клапанов одной крышки цилиндров у дизеля типа 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какой дисбаланс крыльчатки водяного насоса, вместе с валом и шестерней, охлаждения дизеля 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какая допускается овальность и конусность втулки цилиндра дизеля 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какое время испытывается водяная полость по установке втулок цилиндров дизеля 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)

Вопрос	Комментарий
Укажите конусность коренных и шатунных шеек коленчатого вала дизеля 6S310DR при выпуске после ремонта:	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.) Приложение 1, стр. 232 - "Допускаемая конусность коренных и шатунных шеек на длине 100 мм при выпуске тепловоза ЧМЭЗ из текущих ремонтов ТР-2 и ТР-3 - 0,0 - 0,05 мм"
Какой зазор между пальцем и втулкой верхней головки шатуна дизеля 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.) Приложение 1, стр. 236 - "Допускаемый зазор между втулкой головки шатуна и поршневым пальцем при выпуске тепловоза ЧМЭЗ из текущих ремонтов ТР-2 и ТР-3 - 0,15 - 0,20 мм"
При каком диаметре подшток клапана дизеля 6S310DR заменяется направляющая клапана?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Укажите осевой разбег распределительного вала дизеля 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какая допускается несоосность осей направляющих толкателей дизеля 6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.)
Какая допускается неперпендикулярность осей роликов и направляющих дизеля K6S310DR?	Основные нормы и допуски при ремонте маневровых тепловозов ЧМЭЗ (ЧМЭЗ ИО от 31.12.2004 г.) п.
Что определяет «Ремонтное руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока»?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока, п.2 - "Ремонтное руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока определяет проведение единой технической политики в области ремонта и ТО электровозов переменного тока на сети железных дорог ОАО «РЖД» с целью обеспечения безопасности движения поездов, высокой эксплуатационной надежности и оптимальных расходов на ремонт и ТО электровозов"

Вопрос	Комментарий
Чем руководствуются при производстве технического обслуживания и текущих ремонтов электровозов?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока (ВЛ10 ИО)", п.8 - "При ТО и ремонте электровозов и их сборочных единиц необходимо руководствоваться технологическими инструкциями (картами), процессами, разработанными Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства ОАО "РЖД"
Кем устанавливается объём работ для производства ТО и ТР электровозов?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока", п.2.2 - "Объемы обязательных работ, необходимость замены, ремонта или восстановления деталей, отдельных сборочных единиц при ТО-2, ТР-1, ТР-2, ТР-3 устанавливаются настоящим Руководством. Начальникам служб локомотивного хозяйства разрешается увеличивать объемы обязательных работ, регламентированных Руководством по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного и переменного тока"
Какие работы производят при обслуживании аккумуляторных батарей на ТР-1 электровозов?	"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного и постоянного тока (ВЛ10 ИО)", п. 11.6.20, п.11.5.17. - "Ремонт аккумуляторных батарей выполняется в соответствии с требованиями технологической инструкции по техническому обслуживанию и текущему ремонту щелочных аккумуляторных батарей электроподвижного состава. Перемычки и крышки корпусов аккумуляторных элементов очищаются от загрязнений, прочищаются отверстия пробок. Проверяется плотность и уровень электролита, напряжение на каждом элементе. Доводится до нормы плотность и уровень электролита. Проверяется состояние резиновых чехлов, вентиляционных каналов, ящика аккумуляторной батареи и запорных устройств. Измеряется сопротивление изоляции батареи. Результаты измерений, а также объем выполненного ремонта аккумуляторной батареи заносятся в учетную карточку батареи"

Вопрос	Комментарий
<p>Какие основные технологические операции проводятся с быстродействующим выключателем БВ-1 при текущем ремонте ТР-1 электровоза?</p>	<p>"Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного тока ВЛ10 ИО" п.11.5.3.1. - "Для осмотра быстродействующих выключателей снимаются дуогасительные камеры, которые очищаются в доступных местах от налетов меди и копоти. Обгоревшие поверхности зачищаются стеклянной шкуркой. Камеры продуваются сжатым воздухом. Проверяется состояние полюсов и деионных решеток камеры. Дуогасительные камеры со значительными повреждениями (обгаром) стенок, рогов и деионных решеток ремонтируются с разборкой со снятием с электровоза. После пятикратного срабатывания быстродействующего выключателя дуогасительная камера разбирается для ревизии. При производстве ревизии стенки и перегородки камеры, дуогасительные рога очищаются от нагаров, копоти, оплавлений. При этом половинка камеры с дуогасительными рогами устанавливается на быстродействующий выключатель, и производится проверка следующих размеров: зазор между левым дуогасительным рогом камеры и следом движения подвижного контакта, который должен быть не менее 3 мм; давление и прилегание правого дуогасительного рога к неподвижному контакту, которые должны соответствовать требованиям чертежей; наличие зазора между дуогасительными рогами и стенками дуогасительной камеры. Зазор должен быть не менее 1 мм; толщина дуогасительных рогов камеры, которая должна быть не менее 3 мм; зазор между нижним краем дуогасительной камеры и пластинами контактного рычага, который должен быть не менее 3 мм. Распаривание быстродействующих выключателей и дуогасительных камер, как правило, не допускается", п. 11.5.3.2. - "Проверяется состояние и крепление дуогасительной системы, катушек, контактов и их держателей, размагничивающих витков, индуктивных и гибких шунтов, изоляционных плит и стержней, магнитопровода, пружин, механизма защелки, изоляционных рукавов, приводного механизма, состояние вспомогательных контактов, наличие пломб в местах, предусмотренных чертежами", п.11.5.3.3.- "Контактные поверхности контактов подгоняются с обеспечением прилегания в соответствии с техническими требованиями чертежей", п.11.5.3.4. -</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>"Дуогасительная камера собирается и устанавливается на быстродействующий выключатель", п.11.5.3.5. - "Проверяется напряжение и полярность удерживающей катушки быстродействующего выключателя. Падение напряжения от аккумуляторной батареи до удерживающей катушки по схеме нормального режима не должно превышать 3 В"</p>

Вопрос	Комментарий
Для чего предназначен тяговый трансформатор?	Инструкция ПКБ ЦТ.25.0015 п.2.1 - "Тяговый трансформатор предназначен для использования на магистральных электровозах для преобразования энергии с изменением напряжения контактной сети до уровней, необходимых для регулирования выходного напряжения в пределах, необходимых для получения нужных режимов работы тяговых двигателей, возбуждения, собственных нужд, отопления и энергоснабжения поезда, а также для преобразования в режиме рекуперации напряжения тяговых двигателей в напряжение контактной сети, возбуждения, собственных нужд, отопления и энергоснабжения поезда"
Какие обмотки входят в конструкцию тягового трансформатора электровоза ЭП-1?	Инструкция ПКБ ЦТ.25.0015 лист 6 - "Сетевая обмотка (СО), тяговые обмотки (ТО1 и ТО2), обмотка собственных нужд (ОСН), обмотка питания цепей возбуждения тяговых двигателей (ОВ), обмотка отопления (ОТ)"
Из каких основных частей состоит тяговый электродвигатель?	Конструкция ТЭД
Как можно классифицировать электрические аппараты электровоза по их назначению?	Описание основных узлов электровоза
Когда и где проводится подготовка электровозов к работе в зимних и летних условиях?	«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814», п.1.6 - "Подготовка электровозов к работе в зимних и летних условиях должна, как правило, выполняться соответственно при осеннем и весеннем комиссионном осмотре, на очередных текущих ремонтах ТР-1 и ТР-2, а также при выполнении текущего ремонта ТР-3. В случае, если электровоз в период проведения комиссионного осмотра, не попадает по графику на ТР-1 или ТР-2, разрешается производить подготовку электровоза к работе в зимних или летних условиях на техническом обслуживании ТО-3, а отдельные работы такие, например, как установка воздухоочистительных фильтров, и на ТО-2"

Вопрос	Комментарий
<p>Какие документы являются основанием для подготовки электровозов к работе в зимних и летних условиях?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814», п.1.3 - "Подготовка электровозов к работе в зимних условиях должна осуществляться в соответствии с указанием ОАО "РЖД" России о подготовке федерального железнодорожного транспорта к работе в зимних условиях, планом основных организационно-технических мероприятий Департамента локомотивного хозяйства ОАО "РЖД" России по подготовке к работе в зимних условиях, Инструкцией по подготовке локомотивного хозяйства к работе в зимних условиях, требованиями настоящей Инструкции, а также приказами, планами (мероприятиями), местными инструкциями, разрабатываемыми в депо, отделениях и управлениях железных дорог"</p>
<p>В каких документах отмечают выполнение мероприятий по подготовке электровозов к работе в зимних условиях?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814» п.1.7 - "Результаты выполнения мероприятий по подготовке электровоза к работе в зимних или летних условиях заносятся мастерами участков депо в книгу записи ремонта локомотива формы ТУ-28 и отмечаются на специальном графике-экране для приписного парка электровозов. В график-экран заносятся все основные мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних или летних условиях"</p>
<p>Кто из работников депо является ответственным лицом за измерение сопротивления изоляции тяговых электродвигателей и вспомогательных машин?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814» п.1.12 - "Начальник депо приказом по депо назначает обученных работников, ответственных за содержание изоляции тяговых двигателей и вспомогательных машин в депо, ПТОЛ и пунктах отстоя электровозов в ожидании работы."</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В какой документ заносят данные о состоянии сопротивления изоляции тяговых электродвигателей, вспомогательных машин, электрических цепей, электроотопления вагонов, а также других электрических цепей?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814», п.1.12 - "На работников, назначенных приказом Начальника депо, возлагаются обязанности по подогреву, сушке и измерению сопротивления изоляции обмоток тяговых двигателей (вспомогательных машин), электрических цепей электроотопления вагонов пассажирских поездов, а также других электрических цепей (в случае необходимости) и записи результатов измерений в специальный журнал (форма журнала приведена в приложении 3 Инструкции ЦТ-814). Сопротивление изоляции электрических цепей и оборудования должно соответствовать нормам, установленным правилами текущего ремонта и технического обслуживания электровозов"</p>
<p>В каких документах отражается порядок эксплуатации, ремонта и технического обслуживания электровозов в зимних условиях?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814», п.1.19 - "Порядок эксплуатации, ремонта и технического обслуживания электровозов в зимних и летних условиях должен быть отражен в приказах по депо, отделению железной дороги, железной дороги. Приказы доводятся до причастных должностных лиц и ответственных исполнителей под роспись"</p>
<p>В каких технических документах производится запись о замене и типе смазки, используемой в узлах трения локомотива?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814» п.2.1.4 - "Запись о замене и типе смазки, используемой в узлах трения электровоза, производится в книге записи ремонта локомотива формы ТУ-28 и на последних страницах журнала технического состояния локомотива формы ТУ-152 делается аналогичная отметка о замене смазки в моторно-осевых подшипниках и кожухах тяговой зубчатой передачи"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Пневматическим приводам каких электрических аппаратов проводится ревизия при подготовке к работе в зимних условиях?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814» п.2.4.1 - "При работе в зимних условиях производится ревизия пневматических приводов с кожаными манжетами токоприемников, электрических контакторов, реверсоров, тормозных и групповых переключателей другого оборудования, а также пневматических приводов с резиновыми манжетами токоприемников и электропневматических контакторов отопления вагонов пассажирских поездов. Ревизия пневматических приводов остальных электрических аппаратов с резиновыми манжетами производится в сроки и в порядке, предусмотренные правилами текущего ремонта и технического обслуживания электровозов переменного тока, электровозов постоянного тока и электровозов серии ЧС"</p>
<p>Какие работы проводятся при ревизии коннекторных коробок тяговых электродвигателей при подготовке к работе в зимних условиях?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814» п.п.2.3.1.10-2.3.1.11 - "Производится ревизия коннекторных коробок тяговых двигателей (где ее возможно выполнить без подъема кузова электровоза), а также вспомогательных машин. Проверяется состояние изоляторов, проводов и деталей крепления коннекторных коробок тяговых двигателей и вспомогательных машин. Неисправные уплотнения коннекторных коробок заменяются. Протертые чехлы выводных кабелей тяговых двигателей ремонтируются или заменяются. Выводные кабели укрепляются в клицах, устраняется трение кабелей об остов тягового двигателя и кузов"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какую смазку применяют в пневмоприводах электрических аппаратов с резиновыми манжетами?</p>	<p>«Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях ЦТ-814» п.2.4.1 - "Смазывание цилиндров и уплотнительных резиновых манжет пневматических приводов токоприемников, электропневматических контакторов, групповых переключателей, реверсоров, тормозных переключателей, устройств переключения воздуха, блокировочных переключателей, электропневматических клапанов, пневматических выключателей управления, пневматических блокировок и других электрических аппаратов производится при их сборке смазкой ЖТ-79Л. На железных дорогах второй группы разрешается для этих целей использовать смазку ЖТКЗ-65. Кожаные манжеты смазываются смазкой ЖТКЗ-65. Смазочные кольца пневматических приводов пропитываются маслом вазелиновым приборным МВП ГОСТ 1805" и Инструкция № 01 ДК.421 457.001 по применению смазочных материалов на локомотивах и МВПС п.2.4.1.4. - "Смазывание внутренних трущихся поверхностей цилиндров, штоков и уплотнительных резиновых манжет пневматических приводов токоприемников, быстродействующих выключателей, переключателей, двухпозиционных переключателей, кулачковых групповых переключателей, реверсоров, тормозных переключателей, устройств переключения воздуха, переключателей вентиляторов, блокировочных переключателей, переключателей вентилей, электропневматических контакторов, пневматических выключателей управления, пневматических и электропневматических клапанов, электроблокировочных клапанов, пневматических блокировок и других электрических аппаратов с пневматическим приводом производится смазкой для автотормозных приборов ЖТ-79Л. На Калининградской, Московской, Северо-Кавказской и Юго-Восточной железных дорогах в качестве дублирующей разрешается использовать смазку тормозную ЖТКЗ-65"</p>
<p>Когда проводятся испытания разрядников и ограничителей перенапряжений?</p>	<p>Инструкция ПКБ ЦТ МПС и Инструкции заводов-изготовителей разрядников и ограничителей перенапряжений</p>
<p>При какой температуре окружающего воздуха в аварийных режимах сраба-</p>	<p>Руководство по эксплуатации электровоза ЭП-1, Книга 4, стр.154 - "Технические</p>

Вопрос	Комментарий
тывает термозащитное реле РТЗ-32 электровоза ЭП-1?	характеристики РТЗ-32: температура срабатывания - 183-205°С"
На какое наибольшее рабочее напряжение рассчитана работа ограничителя перенапряжений ОПН-25М УХЛ1 электровоза ЭП-1?	Руководство по эксплуатации электровоза ЭП-1, Книга 4, стр.138
На какое наибольшее рабочее давление сжатого воздуха рассчитана работа пневматических выключателей управления ПВУ-5 электровоза ЭП-1, МПа (кгс/см ²)?	Руководство по эксплуатации электровоза ЭП-1, Книга 4, стр.138 - "
На какое наибольшее рабочее давление сжатого воздуха рассчитана работа электромагнитных вентилей ЭВ-5-03, ЭВ-5-18, ЭВ-5-19 управления пневматическими приводами электрических аппаратов электровоза ЭП-1, МПа (кгс/см ²)?	Руководство по эксплуатации электровоза ЭП-1, Книга 4, стр.252 - "Технические характеристики электромагнитного вентиля броневое типа ЭВ-5-03, ЭВ-5-18, ЭВ-5-19: наибольшее рабочее давление сжатого воздуха - 0,675 Мпа (6,75 кгс/см ²)"
Какой браковочный размер раствора контактов кулачковых контакторов КЭ-153 контроллера машиниста электровоза ЭП-1 (мм)?	Руководства по эксплуатации электровоза ЭП-1, Приложение 12 пункт 2.1.1
Какой браковочный размер нажатия контактов кулачковых контакторов КЭ-153 контроллера машиниста электровоза ЭП-1, Н (кгс)?	Руководства по эксплуатации электровоза ЭП-1, Приложение 12, пункт 2.1.1
Какой допускается зазор между дугогасительными контактами электропневматического контактора ПК-10А-03 электровоза ЭП-1?	Руководства по эксплуатации электровоза ЭП-1, Приложение 12, пункт 3.1
Укажите время срабатывания термозащитного реле РТЗ-32 электровоза ЭП-1, предназначенного для отключения нагревателя калорифера обогрева стёкол, из рабочего состояния при скорости нарастания температуры воздуха в месте установки 25°С/мин?	Руководство по эксплуатации электровоза ЭП-1, Книга 4, стр.154 - "Технические характеристики термозащитного реле РТЗ-32: время срабатывания из рабочего состояния при скорости нарастания температуры воздуха в месте установки 25°С /мин, не более 5 минут"
Какой допускается зазор между основными контактами электропневматического контактора ПК-10А-03 электровоза ЭП-1 (мм)?	Приложение 12 Руководства по эксплуатации электровоза ЭП-1, пункт 3.1

Вопрос	Комментарий
Какой допускается зазор между основным и дугогасительным контактом электропневматического контактора ПК-10А-03 в момент касания в электровазоне ЭП-1(мм)?	Приложение 12 Руководства по эксплуатации электровазона ЭП-1, пункт 3.1
Какая допускается линия касания главных контактов электропневматических контакторов ПК-358-64, ПК-358-69, ПК-5А-03, ПК-9А-02 электровазона ЭП-1 (мм)?	Приложение 12 Руководства по эксплуатации электровазона ЭП-1, пункт 3.5
Какая допускается линия касания дугогасительных контактов электропневматических контакторов ПК-358-64, ПК-358-69, ПК-5А-03, ПК-9А-02, электровазона ЭП-1 (мм)?	Руководства по эксплуатации электровазона ЭП-1, Приложение 12, лист 44, пункт 3.5 - "
На какой ток уставки отрегулирован выключатель быстродействующий ВБ-8 электровазона ЭП-1 (А)?	Руководства по эксплуатации электровазона ЭП-1, Приложение 12, стр.10 - "Технические характеристики ВБ-8: ток уставки - 2000-100 - 2000+200 А"
Какая браковочная толщина подвижного контакта быстродействующего выключателя 12НС и 12НС3 в рабочей части контактной поверхности электровазона серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровазона ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.13 раздел 11
Какой браковочный размер раствора контактов быстродействующего выключателя 12НС и 12НС3 электровазона серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровазона ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.15 раздел 11
Какая допускается в эксплуатации площадь прилегания правого рога дугогасительной камеры к неподвижному контакту быстродействующего выключателя 12НС и 12НС3 электровазона серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровазона ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.19 раздел 11
Какой браковочный зазор между стенкой дугогасительной камеры и силовыми контактами быстродействующего выключателя 12НС и 12НС3 электровазона серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровазона ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.21 раздел 11

Вопрос	Комментарий
Какой браковочный размер нажатия главных контактов быстродействующего выключателя 12НС и 12НС3 электровозов серии ЧС, Н (кгс)?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.25 раздел 11
Какая браковочная толщина контактов главного контроллера 17 КН, 18 КН, 1 КНД1 электровозов серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.25 раздел 11
Какой браковочный раствор контактов главного контроллера 17 КН, 18 КН, 1 КНД1 электровозов серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, С4т» п.26 раздел 11
Какое напряжение срабатывания установлено для промежуточных реле РП-274, РП-279, РП-280, РП-282, РП-283, РП-284 электровоза ЭП-1 при температуре до +40°С (В)?	Руководство по эксплуатации электровоза ЭП-1, Книга 4, стр.138 - "Напряжение срабатывания при температуре до +40°С (В) для промежуточных реле РП-274, РП-279, РП-280, РП-282, РП-283, РП-284 - (20+5В)"
Какой браковочный размер нажатия силовых контактов главного контроллера 17 КН, 18 КН, 1 КНД1 электровозов серии ЧС, Н (кгс)?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.33 раздел 11
Какой браковочный размер нажатия силовых пальцев на сегмент реверсора 18 МР, 18 МР2 электровозов серии ЧС, Н (кгс)?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.40 раздел 11
Какой ток срабатывания установлен для реле времени РЭВ-49, РЭВ-294, РЭВ-300 электровоза ЭП-1 при температуре до +40°С (А)?	Руководство по эксплуатации электровоза ЭП-1, Книга 4, стр.138 - "Ток срабатывания реле времени РЭВ-49, РЭВ-294, РЭВ-300 при температуре до +40°С (А) - 0,14-0,19 А"
Какой допускается в эксплуатации провал силовых пальцев реверсора 18 МР, 18 МР2 электровозов серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.41 раздел 11
Какая браковочная толщина силовых контактов электропневматических контактов SVD3, SVD6 электровозов серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.63 раздел 11
Какая браковочная толщина силовых контактов электропневматических контактов SVD3, SVD6, 1SVAD4, 1SVAD5 электровозов серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.63 раздел 11

Вопрос	Комментарий
Какая браковочная толщина силовых контактов электропневматического контактора 6SP1 электровозов серии ЧС?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, ЧС4т» п.63 раздел 11
Какой браковочный размер в эксплуатации нажатия силовых контактов электропневматических контакторов 1SVAD4, 1SVAD5 электровозов серии ЧС, Н(кгс)?	«Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС2, ЧС2т, ЧС3, ЧС4, С4т» п.68 раздел 11
Какое допускается в эксплуатации нажатие каждого ножа разъединителя ВОВ-25А-10 на неподвижный контакт электровоза серии ВЛ-80, Н (кгс)?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 «Нормы допуска и износов электрических аппаратов» п.3.4 "Браковочная величина нажатия каждого ножа разъединителя на неподвижный контакт - менее 81,3 Н (8,13 кгс), более 100 Н (10 кгс)"
Какая браковочная величина в эксплуатации контактной поверхности ножей разъединителя ВОВ-25А-10 электровоза серии ВЛ-80 (%)?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 «Нормы допуска и износов электрических аппаратов» п.3.5 "Браковочная величина в эксплуатации контактной поверхности ножей разъединителей - менее 70%"
Какой допускается в эксплуатации раствор главных контактов контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.2 "Браковочный раствор главных контакторов в эксплуатации - менее 18 мм, более 35 мм"
Какой допускается в эксплуатации раствор дугогасительных контактов контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.1 "Браковочный раствор дугогасительных контактов в эксплуатации - менее 16 мм, более 30 мм"
Какое допускается в эксплуатации конечное нажатие главных контактов контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.3 ""Браковочный размер в эксплуатации нажатия главных контактов

Вопрос	Комментарий
	(конечного) - менее 100 Н, более 120 Н"
Какое допускается в эксплуатации конечное нажатие дугогасительных контактов контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.3 "Браковочный размер в эксплуатации нажатия дугогасительных контактов (конечного) - менее 100 Н, более 130 Н"
Какова в эксплуатации браковочная величина смещения подвижного контакта относительно неподвижного контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.4 "Браковочная величина в эксплуатации смещения подвижных контактов относительно неподвижных в горизонтальном и вертикальном направлениях - более 3 мм"
Какова в эксплуатации браковочная величина линии касания по ширине контактов контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.5 - "Браковочная величина в эксплуатации линии касания контактов по ширине - менее 70 %"
Какова в эксплуатации браковочная величина толщины контактных напаяек главных контактов контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.6 - "Браковочная величина в эксплуатации толщины контактных напаяек главных контактов - менее 0,5 мм"
Какова в эксплуатации браковочная величина толщины контактных напаяек дугогасительных контактов контакторов ЭКГ-8Ж, ЭКГ-82А главного контроллера электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.4.1.6 - "Браковочная величина в эксплуатации толщины контактных напаяек дугогасительных контактов - менее 2 мм"

Вопрос	Комментарий
Какой допускается в эксплуатации раствор главных контактов контакторов группового переключателя ПКГ-169 электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.5.3 - "Браковочный размер в эксплуатации раствора главных контактов группового переключателя ПКГ-119 - менее 22 мм, более 34 мм"
Какой допускается в эксплуатации раствор дугогасительных контактов группового переключателя ПКГ-169 электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.5.3 - "Браковочный размер в эксплуатации раствора дугогасительных контактов - менее 20 мм, более 30 мм"
Каков браковочный размер в эксплуатации раствора главных контактов группового переключателя ПКГ-169 электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.5.4 - "Браковочный размер в эксплуатации раствора главных контактов в момент касания дугогасительных - менее 7 мм"
Какова браковочная величина в эксплуатации толщины контактных напаяк главных контактов группового переключателя ПКГ-169 электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.5.5 - "Браковочный размер в эксплуатации толщины напаяк главных контактов группового переключателя ПКГ-169 - менее 0,2 мм"
Какова браковочная величина в эксплуатации толщины контактных напаяк главных контактов группового переключателя ПКГ-169 электровоза серии ВЛ-80?	«Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов переменного тока» Приложение 2 "Нормы допуска и износов электрических аппаратов" п.5.5 - "Браковочный размер в эксплуатации толщины напаяк главных контактов группового переключателя ПКГ-169 - менее 0,2 мм"

Вопрос	Комментарий
<p>Какой длины трещины на остове тяговых электродвигателей электровозов разрешается заваривать при производстве ТР-3?</p>	<p>Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, п. 8.2.5, стр. 22 "На остове разрешается заварка трещин: от отверстий под болты для крепления подшипниковых щитов к кромке якорной горловины; у коллекторного люка или вентиляционного окна длиной не более 150 мм и не выходящих на ярмо остова; в средней части моторно-осевой горловины длиной не более 100 мм, не выходящих на тоорцевую стенку остова или на выступ остова (при заварке катушку полюса снять). Трещины разделать и заварить, места заварки зачистить, а на рабочих поверхностях обработать заподлицо. При наличии в средней части моторно-осевых горловин трещин длиной более 100 мм, но не выходящих на ярмо, разрешается вваривать вставки"</p>
<p>При какой температуре полюсных катушек производится окончательная затяжка полюсных болтов ТЭД?</p>	<p>Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, п. 8.2.7, стр. 22 - "Проверить затяжку полюсных болтов ключом и отсукиванием молотком. Полюсные болты с дефектами (оборванные, с изношенными или забитыми гранями головок, с трещинами и т.д.) заменить; ослабленные болты вывернуть и проверить. Пружинные шайбы при смене болтов проверить и негодные заменить. Под головки болтов установка пружинных шайб обязательна. Крепление полюсных болтов производить при подогретых до температуры 70-100°С катушках. Головки полюсных болтов, там где это предусмотрено, залить компаундной массой или другим материалом в соответствии с чертежом"</p>
<p>Каким образом проверяется качество межкатушечных соединений магнитной системы?</p>	<p>Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, п. 8.2.12, стр.23 - "Контактные соединения в цепи полюсов испытать на нагрев двойным часовым током в течение 3-10 мин (в зависимости от типа двигателя). Надежность контактов определять, сравнивая температуру нагрева различных соединений или по изменению показаний амперметра при покачивании соединений рукой. Соединение с признаками неудовлетворительного контакта (перегрев) между наконечниками разизолировать"</p>

Вопрос	Комментарий
Какова допустимая величина сопротивления изоляции цепей тягового электродвигателя ЭДУ-133 относительно корпуса при выпуске из ТР-3?	Двигатель постоянного тока тяговый универсальный ЭДУ-133. Руководство по эксплуатации. ИБЖК.529123.001 РЭ, Приложение Г1, стр. 113
Какова величина радиального зазора в роликовых подшипниках тягового электродвигателя ЭД-118 в собранном виде с противоколлекторной стороны при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин тепловозов ЦТ-4677, Приложение 2, стр.89 - "Радиальный зазор в роликовых подшипниках собранного электродвигателя ЭД-118 со стороны коллектора при выпуске из ТР-3 - 0,09-0,25 мм"
Какова величина радиального зазора в роликовых подшипниках тяговых электродвигателей НБ-412, НБ-418, ТЛ-2К в собранном виде при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, Приложение 2, п.123, стр.110 - "Радиальный зазор в роликовых подшипниках собранного электродвигателя НБ-412, НБ-418, ТЛ-2К при выпуске из ТР-3 - 0,10-0,29 мм"
Какова величина радиального зазора в роликовых подшипниках тягового электродвигателя ЭДУ-133 в собранном виде со стороны коллектора при выпуске из ТР-3?	Двигатель постоянного тока тяговый универсальный ЭДУ-133. Руководство по эксплуатации. ИБЖК.529123.001 РЭ, приложение Г1, стр. 112
Какова величина радиального зазора в роликовых подшипниках тягового электродвигателя ЭДУ-133 в собранном виде со стороны привода при выпуске из ТР-3?	Двигатель постоянного тока тяговый универсальный ЭДУ-133. Руководство по эксплуатации. ИБЖК.529123.001 РЭ, приложение Г1, стр. 112
Какова величина нажатия пальцев на щетку тяговых электродвигателей НБ-418 при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, Приложение 2, п. 62, стр. 91 - "Нажатие пальцев на щетку (измеряется со щеткой номинальной высоты) при выпуске из ТР-3 - 14-16 Н (тип электродвигателя НБ-418)"
Какова величина нажатия пальцев на щетку тяговых электродвигателей НБ-412, ТЛ-2К при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, Приложение 2, п. 62, стр. 91 - "Нажатие пальцев на щетку (измеряется со щеткой номинальной высоты) при выпуске из ТР-3 - 31-37 Н (тип электродвигателя НБ-412, ТЛ-2К)"
Какова величина нажатия пальцев на щетку тяговых электродвигателей ЭД-118 при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин тепловозов ЦТ-4677, Приложение 2, стр. 81 - "Нажатие пружины на щетку при выпуске тяговых электродвигателей типов

Вопрос	Комментарий
	ЭД-118 - 42-48 Н (браковочный - менее 40 Н и более 50 Н)"
Какова глубина продорожки между коллекторными пластинами тепловозных тяговых электродвигателей при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин тепловозов ЦТ-4677, Приложение 2, стр. 87 - "Глубина продорожки коллектора при выпуске из ТР-3 равна 1,0 - 1,5 мм"
Какова глубина продорожки между коллекторными пластинами электровозных тяговых электродвигателей при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, Приложение 2, п. 105, стр. 105 - "Глубина продорожки коллектора при выпуске из ТР-3 равна 1,2-2,0 мм"
Какова величина зазора между рабочей поверхностью коллектора и корпусом щеткодержателя тяговых электродвигателей?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, Приложение 2, п. 127, стр. 111 - "Расстояние от корпуса щеткодержателя до рабочей поверхности коллектора, допускаемая при выпуске из капитального, среднего и текущего ремонта ТР3 - 2 - 4 мм"; Правила ремонта электрических машин тепловозов ЦТ-4677, Приложение 2, стр. 90 - "Зазор между рабочей поверхностью коллектора и корпусом щеткодержателя для всех машин, допускаемый при выпуске из ремонта капитального КР-1, КР-2 и текущего ТР-3, равен 2 - 4 мм"
Какова допускаемая глубина забоин на коллекторных пластинах тяговых двигателей при которой разрешается их устранение обточкой коллектора?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, п. 8.4.22, стр. 30 - "При обточке коллектора запрещается: обтачивать петушки коллектора; опиливать рабочую поверхность коллектора; устранять местные забоины на пластинах глубиной более 0,5 мм обточкой коллектора"
Какова величина воздушного зазора между ротором и статором асинхронного электродвигателя АЭ-92-4 электровозов ВЛ80 в/и при выпуске из ТР-3?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-4782, приложение 6, п. 35, стр. 228 - "Воздушный зазор между ротором и статором (толщина проходного щупа), допускаемый при выпуске из капитального и среднего ремонта, текущего ТР3 - 1,1 - 1,17 мм"

Вопрос	Комментарий
Какова величина браковочного размера толщины угольных вставок полозов токоприемников?	Технологическая инструкция ТИ 514, таблица 6, п.1, лист 88 - "Браковочный размер толщины угольных вставок полоза токоприемников в эксплуатации - менее 10 мм", Технологическая инструкция ПКБ ЦТ.25.0016, таблица А1, стр. 37 - "Браковочный размер в эксплуатации толщины угольных вставок полоза токоприемников - менее 10 мм"
Какова величина браковочного размера толщины металлокерамических накладок полозов токоприемников?	Технологическая инструкция ТИ 514, таблица 6, п. 3, лист 88 - "Браковочный размер толщины металлокерамических накладок полоза токоприемника в эксплуатации - менее 2,5 мм"
Какое время подъема подвижной системы токоприемников типа Л-13У1, Л-14М1 электровозов ВЛ80 в/и на наибольшую рабочую высоту при номинальном давлении сжатого воздуха 0,5 МПа?	Технологическая инструкция ТИ 514, таблица 2, стр. 9 - "Время подъема подвижной системы токоприемников до наибольшей рабочей высоты - 4-7 с"
Какое время подъема подвижной системы токоприемников типа Т-5М (П-5) электровозов ВЛ10, ВЛ11, и токоприемников Л-1У1 электровозов ВЛ65, ЭП1 на наибольшую рабочую высоту при номинальном давлении сжатого воздуха 0,5 МПа?	Технологическая инструкция ТИ 514, таблица 2, стр. 9 - "Время подъема подвижной системы до наибольшей рабочей высоты - 7-10 с", Технологическая инструкция ПКБ ЦТ.25.0016 стр. 33 - "Измерение времени подъема подвижной части токоприемника производится с момента начала движения полоза от сложенного положения до подъема его на наибольшую рабочую высоту при номинальном давлении сжатого воздуха 0,5 МПа (5 кгс/кв.см). Время подъема должно быть в пределах (7-10) с"
Какое время опускания подвижной системы токоприемников типа Л-13У1, Л-14М1 электровозов ВЛ80 в/и?	Технологическая инструкция ТИ 514, таблица 2, стр. 9 - "Время опускания подвижной системы токоприемников с наибольшей рабочей высоты - 3,5-6 с"
Какое время опускания подвижной системы токоприемников типа Т-5М (П-5) электровозов ВЛ10, ВЛ11 и токоприемников Л-1У1 электровозов ВЛ65, ЭП1?	Технологическая инструкция ТИ 514, таблица 2, стр. 9 - "Время опускания подвижной системы с наибольшей рабочей высоты - 3,5-6 с"; Технологическая инструкция ПКБ ЦТ.25.0016 стр. 33 - "Измерение времени опускания подвижной части токоприемника производится с момента начала движения полоза с наибольшей рабочей высоты до сложенного положения токоприемника. Время опускания должно"

Вопрос	Комментарий
	быть в пределах 3,5-6 с"
Какая предельная высота подъема (над опущенным полозом) токоприемников?	Технологическая инструкция ТИ 514, таблица 2, стр. 9 - "Предельная высота подъема (над опущенным полозом) токоприемника типа Т-5М 1, II-7А, Л-13У1 (ТЛ-13У), Л-1У1 - 2100 мм"
При какой конструкционной скорости локомотива колесные пары должны подвергаться статической балансировке?	ГОСТ 11018-2000 п. 4.4.10 "Колесные пары с неподвижно закрепленным зубчатым колесом (зубчатыми колесами) с конструкционной скоростью свыше 100 до 120 км/ч для локомотивов (до 130 км/ч - для МВПС) подвергаются статической балансировки"
При какой конструкционной скорости локомотива колесные пары должны подвергаться динамической балансировке?	п. 4.4.11 ГОСТ 11018-2000 "Колесные пары локомотивов с конструкционной скоростью свыше 120 км/ч и моторных вагонов моторвагонного подвижного состава с конструкционной скоростью свыше 130 км/ч должны подвергаться динамической балансировке"
Какой должен быть допуск на размер ширины обода колеса локомотива?	ГОСТ 11018-2000 п.4.4.2 "Параметры профелей ободьев колес для колесных пар локомотивов должен быть 140мм-2мм - 140мм+3мм"
Какой должен быть допуск на размер расстояния между внутренними торцами ободьев колес при конструкционной скорости локомотива $V_k = 120$ км/ч?	ГОСТ 11018-2000 п.4.4.5 "Расстояние между внутренними торцами ободьев колес при конструкционной скорости локомотива $V_k = 120$ км/ч должно быть 1440-3мм - 1440+1мм"
Какая должна быть температура нагрева бандажа перед насадкой на обод колесного центра?	ГОСТ 11018-2000 п. 4.3.2.15 "Температура нагрева бандажа перед насадкой на обод колесного центра должна быть от 250 до 300 градусов Цельсия. Контроль температуры нагрева осуществляют по диаграмме нагрева"

Вопрос	Комментарий
Какую форму имеет клеймо, указывающее присвоенный условный номер ремонтному пункту, которому разрешено производить: изготовление элементов, формирование и полное освидетельствование колесных пар?	Инструкция ЦТ-329 п.8.1. "При формировании, ремонте и освидетельствовании колесных пар применяется клеймо в форме прямоугольника с закругленными углами, указывающее присвоенный условный номер ремонтному пункту, которому разрешено производить: изготовление элементов, формирование и полное освидетельствование"
Каким цветом окрашиваются наружные грани бандажей незакалённых колесных пар?	Инструкция ЦТ-329 п.9.2.3. "Наружные грани бандажей незакалённых колесных пар окрашиваются эмалью белого цвета"
С какой скоростью допускается следование локомотива до ближайшей станции, при величине ползуна 1-2 мм?	Инструкция ЦТ-329 п.3.5.4. "При наличии ползуна 1-2 мм на колесных парах локомотивов и МВПС допускается их следование без отцепки от поезда до ближайшей станции со скоростью локомотива 15 км/ч, где колесные пары с ползунами должны быть заменены"
С какой скоростью допускается следование локомотива до ближайшей станции, при величине ползуна 2-4 мм?	Инструкция ЦТ-329 п.3.5.4. "При наличии ползуна 2-4 мм на колесных парах локомотивов и МВПС допускается их следование без отцепки от поезда до ближайшей станции со скоростью локомотива 10 км/ч, где колесные пары с ползунами должны быть заменены"
Какая величина проката по кругу катания допускается у локомотива при скоростях движения до 120 км/ч?	Инструкция ЦТ-329 п.3.5.1. "При скорости движения до 120 км/ч - при прокате по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава дальнего следования - более 7 мм, у моторвагонного подвижного состава в поездах местного и пригородного сообщения - более 8 мм"
Какая допускается разница прокатов у левой и правой стороны колесной пары?	Инструкция ЦТ-329 п. 3.6 "Допускается разница прокатов у левой и правой стороны колесной пары не более 2 мм".
Назовите глубину и ширину выщербины, раковины или вмятины на поверхности катания колесной пары, с которыми запрещается выдавать локомотив под поезд?	Инструкция ЦТ-329 п.3.6 "Запрещается выдавать локомотив под поезд - выщербины, раковины или вмятины на поверхности катания глубиной более 3 мм и длиной более 10 мм, а у прицепного вагона более 25,0 мм"

Вопрос	Комментарий
Что следует делать, если на колесной паре неясно нанесены клейма последнего полного освидетельствования?	Инструкция ЦТ-329 п. 4.6 "Полное освидетельствование колесных пар ТПС производится при неясности клейм и знаков последнего полного освидетельствования"
Какое допускается местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса колесной пары локомотива?	Инструкция ЦТ-329 п. 3.6 "Допускается местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса колесной пары локомотива не более 6 мм"
Актом, какой формы оформляется исключение колесных пар из инвентаря?	Инструкция ЦТ-329 п7.11. "Исключение колесных пар из инвентаря оформляется актом формы ТУ-120 с утверждением руководителем предприятия"
Что является признаком обрыва электрической цепи?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации.обзац 3 "При обрыве электрической цепи ток по ней не протекает, поэтому аппараты защиты не срабатывают"
К чему может привести чрезмерный нагрев места соединения проводов?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации.п. 3 "Чрезмерный нагрев места соединения может привести к таким серьезным повреждениям, как перегорание проводов или к. з."
Каким образом выявляются причины неправильной последовательности включения аппаратов?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п. 3. "Для обнаружения поврежденных цепей необходимо: цстановить показания измерительных приборов и сигнальных ламп, положение рукоятки контроллера машиниста, какие кнопки были включены на кнопочном выключателе до начало повреждения; произвести тщательный наружный осмотр проводов, аппаратов и машин. Если таким образом не удалось обнаружить неисправность, то необходимо прибегнуть к проверке (прозвонки) электрических цепей.Для проверки чаще всего пользуются контрольной лампой. Контрольная лампа - обычная электрическая лампа с патроном и двумя проводами. Прозвонка заключается в том, что через контролируемый участок цепи пропускаютток аккумуляторной батареи, контролируя тем самым его прохождение электрической лампой. При прозлонке цепи контрольной лампой один конец ее соединяют с землей, а другим концом поочередно касаются участков проверя-

Вопрос	Комментарий
	емой цепи."
Что является признаком к.з. в высоковольтной цепи токоприемников?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п.3. "Признаком к. з. в высоковольтной цепи токоприемников является снятие напряжения с контактной сети без срабатывания защитных аппаратов на электровозах. Пробой или перекрытие изоляторов и других деталей сопровождается сильным треском или шипением электрической дуги, отсветы которой можно заметить в темное время суток"
Каким напряжением производится проверка действия электрических аппаратов цепей управления электровозов постоянного тока?	Текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока Глава 8 "Убедившись в правильном функционировании цепей управления, проверяют срабатывание всех аппаратов при напряжении 35 В (на электровозах ВЛ10 и ВЛ11 это предусмотрено схемой цепей управления) и давлении воздуха в магистрали 350 кПа (3,75 кгс/см. кв)"
На какой позиции контроллера машиниста должен происходить разворот (переключение) реверсоров?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации. п. 31. "Обратный поворот тормозной рукоятки возможен до позиции 1 включительно, а после установки главной рукоятки на позицию 0 тормозную рукоятку можно повернуть на позицию 0"
На какой позиции контроллера машиниста должен происходить разворот тормозных переключателей?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации.п. 31. "При установке главной рукоятки на 16, 27 и 37-ю позиции тормозная рукоятка может быть установлена в положение ослабления поля ОП-1, ОП-2, ОП-3, ОП-4, при этом дальнейшее перемещение главной рукоятки невозможно до возвращения тормозной рукоятки на

Вопрос	Комментарий
	позицию 0"
При каких условиях должно происходить включение заземлителя?	Электровоз ЧС2. Руководство по эксплуатации.
Что предпринимается при осмотре шины (перемычки) с сечением уменьшенным более, чем на 10%?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п.п. 8.4.1.9. "При обнаружении уменьшения сечения шины (перемычки) более чем на 10% от номинального шины (перемычки) заменяются"
Какая система применяется на ЭПС для отключения неисправных ТЭД?	Б.Н. Тихменев, Л.М. Трахтман "Подвижной состав электрофицированных железных дорог"
Изоляторы, имеющие трещины, повреждение глазури или сколы свыше ... должны быть заменены:	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п.п. 8.4.1.6. "Изоляторы аппаратов, имеющие отколы и повреждения глазури на поверхности, превышающей 10 % длины возможного перекрытия напряжением, а также трещины или ослабления в армировке, заменяются новыми"
Допускается ли монтаж проводов в натяжку?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п.п. 8.4.1.14. "Присоединение проводов в натянутом состоянии не допускается"
Допускается ли наращивание проводов?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п.п. 8.4.1.15. "При повреждении низковольтных проводов производится их наращивание горячей пайкой при выходе из кондуита (в видимом месте) проводом той же марки и сечения. Место сращивания изолируется и окрашивается"
Допускается ли монтаж низковольтных и высоковольтных проводов в одном пучке?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п.п. 8.4.1.20. "Не допускается прокладка низковольтных и высоковольтных проводов в одном пучке"

Вопрос	Комментарий
Допускается ли присоединение проводов к зажимам без наконечников?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п.п. 8.4.1.20. "Запрещается присоединение проводов к зажимам без наконечников, за исключением случаев, где такое присоединение предусмотрено чертижами"
Поврежденные резиновые трубки в местах перехода от провода к наконечнику необходимо:	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п.п. 6.5.1.5. "Поврежденные резиновые трубки в местах перехода от провода к наконечнику необходимо восстановить с помощью бандажировки"
Длина облуженной части провода от торца наконечника не должна превышать:	Руководство по вредному и капитальному ремонту электровозов переменного тока РК 103.11.308-2003 п.п 5.4.1.4 "Длина облуженной части провода от торца наконечника не должна превышать 5мм"
Какими аппаратами производится вывод неисправного тягового двигателя из силовой цепи на электровозе ЧС?	Электровоз ЧС4. Руководство по эксплуатации.
Какими аппаратами производится вывод неисправного тягового двигателя и силовой цепи на электровозе ВЛ10?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п.3. "При невозможности восстановить целостность цепи на месте или в случае, когда место повреждения не обнаружено, переходят на работу по аварийной схеме, исключив отключателем двигателей поврежденный участок. При повреждении тягового двигателя следует перейти на работу по аварийной схеме, исключив его из цепи отключателем двигателей."
При обрыве, какого (в%), количества жил проводов у наконечника, наконечник необходимо заменить при ремонте ТР-3?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока, п.п.8.4.1.14. "У проводов с повреждением жил более 10% сечения, наконечники следует перепаять, если длина провода позволяет изъять поврежденный участок, не допуская присоединения проводов в натянутом состоянии".

Вопрос	Комментарий
При каком уменьшении контактной поверхности у наконечника (в %), наконечник необходимо заменить?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС, п. 7.7.1 "Наконечники, имеющие трещины, изломы, неудовлетворительную пайку и уменьшенную на 20% контактную поверхность, а также нетиповую конструкцию, заменяются. Окисленные наконечники подвергаются лужению"
Допускается ли установка резиновых трубок для усиления изоляции проводов?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС, п. 7.7.1
Каким напряжением с помощью мегаомметра производится замер сопротивления изоляции низковольтных цепей?	С.Н.Красковская, Э.Э.Ридель, Р.Г.Черепашенец "Текущий ремонт и техническое обслуживание электровозов постоянного тока"
Каким напряжением с помощью мегаомметра производится замер сопротивления изоляции высоковольтных цепей?	С.Н.Красковская, Э.Э.Ридель, Р.Г.Черепашенец "Текущий ремонт и техническое обслуживание электровозов постоянного тока"
Как часто производится проверка добавочных резисторов и шунтов к электрическим измерительным приборам?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов ЧС, п. 8.1.8
Какое количество песка подается под 1-ую и 6-ую колесные пары, а также под оба колеса последующих колесных пар в зимнее время?	Правила текущего ремонта и технического обслуживания электровозов постоянного тока п. 3.7.9. "Проверяется подача песка форсунками (в зависимости от рода службы электровоза, профиля пути и климатических условий). Каждая форсунка регулируется на подачу песка в пределах норм, установленных на железной дороге, но не более 1500 г/мин под переднюю по ходу поезда колесную пару и 900 г/мин под последующие колесные пары."
Какая система управления применяется на ЭПС постоянного тока?	Б.Н. Тихменев, Л.М. Трахтман "Подвижной состав электрофицированных железных дорог", параграф 2 "Системы управления"
От чего зависит сила тяги и пусковой ток?	Б.Н. Тихменев, Л.М. Трахтман "Подвижной состав электрофицированных железных дорог", параграф 15 "Реостатный пуск"

Вопрос	Комментарий
Что обозначает число 1,5 в обозначении автоматического защитного выключателя АЗВ 40*1,5?	ТУ 16-90 ИКЖШ 641211.002 ТУ
Какое испытательное напряжение электродвигателей с номинальным напряжением 3000В после ремонта ТР-3?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-ЦТВР/4782 стр.20 "Проверку электрической прочности изоляции электрических машин производят переменным током в течение 1мин. При номинальном напряжении 3000В после ремонта ТР-3 испытательное напряжение электродвигателей 6500В"
Каким значением часового тока двигателя при ремонте ТР-3 испытываются на нагрев в течение 3-10 мин. контактные соединения в цепи полюсов?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-ЦТВР/4782 стр.23 п.8.2.12 "Контактные соединения в цепи полюсов испытываются при ремонте ТР-3 на нагрев двойным часовым током в течении3-10 мин (в зависимости от типа двигателя)"
Какое значение сопротивления изоляции обмоток нагретых электродвигателей относительно корпуса с номинальным напряжением от 2000В до 3000В после ремонта ТР-3?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-ЦТВР/4782 стр.19 п.7.13 "С номинальным напряжением от 2000В до 3000В после ремонта ТР-3 значение сопротивления изоляции обмоток нагретых электродвигателей относительно корпуса 3,0 МОм"
Для чего предназначены переходные реакторы типа ПРА?	Справочник по электроподвижному составу, тепловозам и дизель-поездам стр.323 т 1; 65 т 2 "Переходные реакторы типа ПРА предназначены для ограничения тока в переключаемых секциях секционированной обмотки тягового трансформатора в процессе регулирования напряжения тяговых двигателей"
Что такое реакция якоря?	Учебник "Электрические машины" Костенко, Пиотровский, стр. 172, п.4.1
Что такое часовой кратковременный режим?	Учебник "Электрические машины" Брускин и др., т.2, стр. 294, п. 12.4
Какое предельно допустимое превышение температуры нагрева полюсов допускается для изоляции класса Н?	Правила ремонта ЦТ-ЦТ ВР/4782, стр. 16, п.7.4.4 "Предельно допустимое превышение температуры нагрева полюсов допускается для изоляции класса Н 180 градусов Цельсия"

Вопрос	Комментарий
С какой целью применяется регулирование возбуждения электрической машины последовательного возбуждения в режиме тяги?	Учебник "Электрические машины" Иванов-Смоленский, стр. 758, п. 2
Каковы нормы разброса характеристик колёсно-моторных блоков в одном комплекте локомотива?	Руководство по среднему и капитальному ремонту электровозов переменного тока. РК 103.11.308-2003, стр.64, п.6.1.1. "Перед сборкой колесно-моторных блоков подбираются колесные пары к тяговым двигателям таким образом, чтобы разность характеристик тяговых блоков одного электровоза не превышала 3% при вращении как в одну, так и в другую сторону"
Как оценивается работа коллекторно-щёточного узла по степени искрения по коллектору?	Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава ЦТ-ЦТВР/4782 стр.17, п. 7.12 "Работа коллекторно-щёточного узла по степени искрения по коллектору оценивается визуально. Рекомендуется для оценки коммутации дополнительно использовать также специальные приборы, отградуированные при визуальной оценке коммутации."
Что необходимо сделать, чтобы изменить направление вращения электрической машины постоянного тока последовательного возбуждения?	Учебник "Электрические машины" Костенко, Пиотровский, т,1, стр. 65, п.1.3
Каково назначение компенсационной обмотки в тяговом электродвигателе?	Учебник "Электрические машины" Иванов-Смоленский, стр. 742, п. 3
Каково назначение дополнительных полюсов в тяговом электродвигателе?	Учебник "Электрические машины" Иванов-Смоленский, стр. 741, п. 2
Что такое магнитные потери?	Учебник "Электрические машины" Иванов-Смоленский, стр. 319, п. 31.3
Что такое разрыв контактов и как он определяется?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п.п.51 "Контакты должны отключаться одновременно. Допускается при касании одной пары контактов зазор между контактами второй пары до 0,5 мм. Допускается износ контактов до половины их толщины, после чего контакты заменяют новыми. После замены контактов проверяют линию касания контактов, которая должна быть не менее 80% ширины контактов, при этом допускается их припиловка."

Вопрос	Комментарий
Как замеряется провал контактов, и в каком положении контактора?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации стр 76 "Во включенном положении контактора замеряется провал контактов с помощью угловых шаблонов на 12С0 - 14С0"
Чем регулируют давление полоза токоприемника на контактный провод?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации стр. 62 п.п. 1 "Величину контактного давления регулируют изменением натяжения поднимающих пружин путем вращения их на держателях"
Каково минимальное давление сжатого воздуха для нормальной работы пневматического привода?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного тока ВЛ10.п.п.13.4.4.11. "Минимальное давление сжатого воздуха для нормальной работы пневматического привода 3,5 кгс/см ² . Включение контакторов при давлении воздуха 350 кПа (3,5 кгс/см ²) должно быть четким, без рывков, заеданий с притиранием контактов, соответствующим нормам допусков и износов"
Какой зазор должен быть между стенками дугогасительной камеры и контактами быстродействующего выключателя?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного тока ВЛ10.п.п 13.4.3.4. "Зазор между стенками дугогасительной камеры и главными контактами быстродействующего выключателя должен быть 2 мм"
Как проверяется развертка вала группового переключателя?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного тока ВЛ10.п.п. 11.5.6.4. "Диаграмма замыкания контактов контакторных элементов проверяется по углам яповорота вала, поворачиваемого съемной рукояткой. При этом отсчет угла поворота производится по стрелке и градуированному диску, насаженному на конец вала"
При какой величине износа контактов низковольтных реле управления их меняют?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации стр 115 "Износ контактов низковольтных реле на величину 0,2 - 0,3 мм подлежит замене"
Можно ли восстановить перегоревшую фехрелевую спираль элемента резистора?	Руководство по среднему и капитальному ремонту электровозов постоянного тока РК 103.11.309-2003.п.п.5.4.14.3. "Допускается элементы резисторов выполнять из трех-четырёх кусков фехрелевой ленты с наименьшим числом витков в куске не

Вопрос	Комментарий
	менее пяти. Соединение кусков производить газовой сваркой с применением латуни (Л63) до укладки ленты резисторов в пазы изоляторов "
На какой ток небаланса регулируют дифференциальное реле тяговых и вспомогательных цепей электровоза ВЛ10?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п.п. 27 "Реле Д-4В главной цепи регулируют на ток небаланса 100А при одном проводе, заведенном в рамку. Реле Д-4В вспомогательной цепи регулируют на ток небаланса не более 50А при двух витках провода, заведенных в рамку. "
Чем измеряют воздушные зазоры и ход клапанов электромагнитных вентиля?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации "
Каким напряжением проверяют электрическую прочность изоляции реле после ремонта?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п.п 27 "Электрическую прочность изоляции реле после ремонта проверяют напряжением равным 85% от U испытательного, указанного в технических данных для нового реле "
Какова должна быть линия касания контактов для всех аппаратов?	Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту электровозов постоянного тока ВЛ10 ИО п.п 13.4.1.25. "Прилегание контактов должно быть не менее 80% ширины контактной поверхности"
При ремонте дугогасительных камер запрещается применять:	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п.п 51 "При ремонте дугогасительных камер запрещается применять лак бакелитовый. Дугогасительная камера и детали контактов зачищаются, негодные заменяются".
Можно ли переключать реверсор под током при движении электровоза?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации "Переключать реверсор под током при движении электровоза нельзя"

Вопрос	Комментарий
Назовите собственное время срабатывания быстродействующего выключателя электровоза ВЛ10?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации п. 2 "Отключение (срабатывание) выключателя может произойти по двум причинам: от разрыва цепи удерживающей катушки контактами аппаратов защиты, включенных вее цепь (реле дифференциальное, кнопка БВ); вследствие ослабления магнитного потока удерживающей катушки встречным потоком размагничивающего витка, последовательного включенного в силовую цепь (при коротком замыкании с токами, превышающими 3200 а). Собственное время срабатывания быстродействующего выключателя электровоза ВЛ10 - 0,0015 - 0,003 с"
Чем проверяется зазор между стенками дугогасительной камеры и контактами быстродействующего выключателя?	Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации
В полупроводниках типа n основными носителями электричества являются:	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Каким типом проводимости обладает диод?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Способы создания p-n перехода в полупроводниковых приборах?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.

Вопрос	Комментарий
Как называется полупроводниковый прибор с двумя р-п переходами, имеющий три и более выводов, позволяющий осуществлять усиление и генерирование электрических сигналов, а также коммутацию электрических сетей?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Для чего используются стабилитроны?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Как называется транзистор, управление которым осуществляется напряжением, прикладываемым к управляющим электродам?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Какое основное отличие тиристора от диода?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Какими свойствами обладают терморезисторы?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Какое основное отличие симистора от обычного тиристора?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.

Вопрос	Комментарий
Как называются диоды с контролируемым лавинным пробоем?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Биополярным транзистором называется полупроводниковый прибор, у которого электроды называются:	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Как называются транзисторы, у которых в качестве диэлектрика используется окисел?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Что такое оптодиоды?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Как называется графическая зависимость тока, проходящего через диод, от приложенного к нему напряжения?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.
Будет ли пропускать ток диод при подаче прямого напряжения?	Зорохович А.Е., Крылов С.С. Основы электроники для локомотивных бригад. Учебное пособие для техн. школ машинистов локомотивов и их помощников. М.:Транспорт, 1983 г. ; Засорин С.Н., Мицкевич В.А. Электронная и преобразовательная техника. Учебник для вузов ж.-д.трансп. М.:Транспорт, 1981 г.

Вопрос	Комментарий
Каково давление впрыска топлива в цилиндре дизеля 10Д100 в кгс/см ² ?	В.Р.Степанов, В.А. Берева и др. "Тепловоз 2ТЭ10Л", раздел II "Техническая характеристика дизеля 10Д100", Транспорт, 74г
Какова номинальная мощность дизеля К6S310DR в л.с.?	З.Х.Нотик "Тепловозы ЧМЭЗ, ЧМЭЗТ", глава III, раздел 16 "Техническая характеристика дизеля" "Номинальная мощность дизеля К6S310DR, при частоте вращения коленчатого вала 750 об/мин, кВт 1350 л.с."
Какова номинальная мощность двигателя 1А-5Д49 в л.с.?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Какова номинальная мощность дизеля 10Д100 в л.с.?	В.Р.Степанов, В.А. Берева и др. "Тепловоз 2ТЭ10Л", раздел II "Техническая характеристика дизеля 10Д100", Транспорт, 74г
Каков удельный эффективный расход топлива у дизеля 1А-5Д49 в г.э.л.с.ч.?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Каков удельный эффективный расход топлива у дизеля 10Д100 в г.э.л.с.ч.?	В.Р.Степанов, В.А. Берева и др. "Тепловоз 2ТЭ10Л", раздел II "Техническая характеристика дизеля 10Д100", Транспорт, 74г
Какова рекомендуемая температура воды на выходе из дизеля 1А-5Д49?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г " Рекомендуемая температура воды на выходе из дизеля 1А-5Д49 75-90 градусов Цельсия"
Какова наибольшая допустимая температура воды на выходе из дизеля 1А-5Д49?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Какова тактность дизеля 10Д100?	В.Р.Степанов, В.А. Берева и др. "Тепловоз 2ТЭ10Л", раздел II "Техническая характеристика дизеля 10Д100", Транспорт, 74г
Какова тактность дизеля К6S310DR?	З.Х.Нотик "Тепловозы ЧМЭЗ, ЧМЭЗТ", глава III, раздел 16 "Техническая характеристика дизеля" "Дизель К6S310DR, четырехтактный, с вертикальным расположением"

Вопрос	Комментарий
	ем цилиндров, водяным охлаждением наддувом"
Какова тактность дизеля 1А-5Д49?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Каково давление масла на входе в дизель 1А-5Д49 при температуре масла 80 градусов на номинальной частоте вращения коленчатого вала в кгс/см ² ?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Каково давление масла на входе в дизель 1А-5Д49 при температуре масла 80 градусов на наименьшей частоте вращения коленчатого вала в кгс/см ² ?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Сколько цилиндров у дизеля 1А-5Д49?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Укажите расположение цилиндров дизеля 1А-5Д49?	С.П.Филонов, А.Н.Гибалов и др. "Тепловоз 2ТЭ116", глава II, раздел 1 в технической характеристике дизеля-генератора, Транспорт, 1985г
Какое количество форсунок у дизеля 10Д100?	В.Р.Степанов, В.А. Берева и др. "Тепловоз 2ТЭ10Л", раздел II "Техническая характеристика дизеля 10Д100", Транспорт, 74г п.п. "Форсунка предназначена для впрыска топлива в цилиндр. Установлена она в крышке цилиндра и прикреплена к ней при помощи фланца и трех шпилек. У дизеля 10Д100 количество форсунок 20"

Вопрос	Комментарий
<p>Кто является ответственным за организацию тушения пожара и эвакуацию пассажиров в пассажирском поезде?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.1 "Ответственность за организацию и руководство тушением пожара, эвакуацию пассажиров, спасение подвижного состава и грузов до прибытия подразделений пожарной охраны возлагается на машиниста при возникновении пожара: в грузовом поезде в пути следования; в дизель-поездах, электропоездах и автомотрисах не зависимо от места возникновения пожара. В грузовых поездах при многократной тяге ответственность несет машинист ведущего локомотива. При пожаре в пассажирском поезде машинист локомотива действует по указанию начальника поезда, который является ответственным за организацию и руководство тушением пожара. На станциях машинист локомотива грузового поезда действует по указанию начальника станции или его заместителей, а в их отсутствие - дежурного по станции"</p>
<p>Когда машинист грузового поезда может продолжить движение до ближайшей станции при обнаружении пожара в составе поезда?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.2 "в отдельных случаях, когда пожар обнаружен в грузовом поезде на неблагоприятном участке пути (выемка, высокая насыпь и т.п.) или когда потушить пожар имеющимися средствами не представляется возможным, машинист поезда, убедившись по документам в отсутствии в горящем и рядом стоящих вагонах опасных грузов 1-3 классов (взрывчатые материалы, газы сжиженные и растворенные под давлением; легковоспламеняющиеся жидкости), может продолжить следование до ближайшей станции, сообщив о пожаре и роде горящего груза поездному диспетчеру или дежурному по станции, на которую следует поезд, для принятия ими мер к вызову пожарных подразделений и подготовке средств пожаротушения"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В какое положение необходимо установить ручку крана машиниста в случае пожара на тепловозах и моторных вагонах дизель-поездов после остановочного торможения?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.2 "при пожаре на тепловозе или моторном вагоне дизель-поезда, оборудованных установкой пенного или порошкового пожаротушения, при торможении следует сохранить максимальной возможное давление воздуха в главных воздушных резервуарах, которое необходимо для эффективной работы установки. Ручку крана машиниста после торможения нужно поставить в положение перекрыши без питания"</p>
<p>При каких условиях допускается применение для тушения пожаров воды или пенных средств на электрифицированных линиях?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.4 "Пожар на электрифицированных линиях железных дорог представляет особую опасность, так как провода и конструкции контактной сети находятся под номинальным напряжением 3 кВ при постоянном токе и 25 кВ при переменном. В случае пожара в поезде на электрифицированном участке должны соблюдаться следующие требования: а) если пожар возник на крыше локомотива или вагона и в других случаях, когда имеется опасность поражения током во время действий по тушению пожара, машинист обязан сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции и одновременно с вызовом пожарного подразделения потребовать снятия напряжения с контактной сети на участке, где остановился поезд; б) при тушении пожара запрещается до снятия напряжения приближаться к проводам и другим частям контактной сети и воздушных линий на расстояние менее 2 м, а к оборванным проводам контактной сети и воздушных линий на расстояние менее 10 м до их заземления; в) применение для тушения пожаров воды или пенных средств допускается только после снятия напряжения с контактной сети и воздушных линий и их заземления установленным порядком"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На каком расстоянии от контактной сети и воздушных линий, находящихся под напряжением разрешается тушение горящих предметов?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.4 "д) тушение горящих предметов, расположенных на расстоянии 7 м и более от контактной сети и воздушных линий, находящихся под напряжением, а также очагов пожара внутри локомотивов, крытых вагонов, вагонов моторвагонного подвижного состава на электрифицированных участках допускается без снятия напряжения. При этом необходимо следить, чтобы струя воды или пены не касалась контактной сети и других предметов, находящихся под напряжением"</p>
<p>Какое расстояние должно быть между установленными заземляющими штангами при переменном токе?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.4 "На электрифицированных путях станций постоянного тока, оборудованных стационарными разъединителями контактной сети с заземляющим ножом, установка переносных заземляющих штанг не требуется. По регистрируемому приказу энергодиспетчера работником, имеющим на это право, производится отключение разъединителя и одновременное заземление контактной сети заземляющим ножом этого разъединителя. При переменном токе, кроме того, должны быть установлены переносные заземляющие штанги на расстоянии между ними не более 200 м. Разрешением на тушение пожара в этом случае является уведомление дежурного по станции об отключении разъединителя и заземлении контактной сети заземляющим ножом этого разъединителя, которое должно быть зарегистрировано в оперативном журнале с указанием номера приказа энергодиспетчера и времени отключения разъединителя"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Участвует ли локомотивная бригада в тушении при пожаре в вагоне со сжатыми и сжиженными газами в баллонах и сопровождаемому проводниками?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.8 "г) при пожаре в вагоне со сжатыми и сжиженными газами в баллонах, локомотивная бригада отцепляет и отводит горящий вагон от поезда на 200 м и одновременно приступает к его тушению имеющимися в ее распоряжении средствами пожаротушения. В вагонах, сопровождаемых проводниками, тушение пожара осуществляется проводниками, локомотивная бригада в тушении пожара не участвует. Если пожар принял большие размеры, т.е. огонь распространился по всему вагону, производить тушение имеющимися у локомотивной бригады средствами и выгружать баллоны до прибытия пожарного подразделения запрещается. В таких случаях после удаления горящего вагона на расстоянии 200 м локомотивная бригада организует его охрану с целью недопущения людей к вагону. Лица, назначенные для охраны вагона, должны находиться за укрытием в безопасной зоне. При пожаре цистерны со сжиженным газом и возникновении опасности ее взрыва, горящую цистерну следует отвести на безопасное расстояние и организовать ее охрану. Тушение такой цистерны огнетушителями запрещается"</p>
<p>Разрешается ли тушение цистерны со сжиженными газами огнетушителями?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.8 "При пожаре цистерны со сжиженным газом и возникновении опасности ее взрыва, горящую цистерну следует отвести на безопасное расстояние и организовать ее охрану. Тушение такой цистерны огнетушителями запрещается"</p>
<p>На какое расстояние должен быть отведён вагон с взрывчатыми материалами при возникновении пожара в таком вагоне?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.4.8 "д) при пожаре в вагоне со взрывчатыми материалами (ВМ) локомотивная бригада обязана немедленно расцепить поезд, отвести горящий вагон от другого подвижного состава на безопасное расстояние, указанное в аварийной карточке, но не менее 800 м и действовать далее в соответствии с требованиями, изложенными в аварийной</p>

Вопрос	Комментарий
	карточке на данный вид груза или инструкции, находящейся у сопровождающих лиц, при наличии таковых"
Кому в первую очередь локомотивная бригада сообщает о случае повреждения устройств контактной сети или токоприёмника?	Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.2 "О каждом случае повреждения или отказа в работе токоприёмников электровозов и электропоездов, устройств контактной сети в пути следования или во время стоянки локомотивная бригада по радиосвязи немедленно передает первоначальное сообщение. Такое сообщение передается через дежурного по ближайшей железнодорожной станции (далее - ДСП) поезвному диспетчеру по локомотивам отделения железной дороги (далее - ДНЦЛ), а ДНЦЛ - энергодиспетчеру отделения железной дороги (далее - ЭЧЦ). ЭЧЦ сообщает о случившемся руководству отдела электроснабжения отделения железной дороги, ЭЧ и службы электроснабжения железной дороги, а ДНЦЛ - старшему дежурному помощнику начальника оперативно-распорядительного отдела по локомотивам службы перевозок, руководству локомотивного депо (далее - ТЧ) приписки локомотивной бригады, а также ТЧ приписки локомотива, службы локомотивного хозяйства железной дороги"
В соответствии с каким нормативным документом устанавливается порядок первоначального сообщения о повреждении токоприёмника и устройств контактной сети?	"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.2 "Порядок передачи первоначального сообщения о повреждениях или отказе токоприёмников и контактной сети должен быть установлен в приказе начальника железной дороги (начальников железных дорог, совместно эксплуатирующих ЭПС), издаваемом в соответствии с требованиями инструкции по техническому обслужи-

Вопрос	Комментарий
	ванию электровозов и тепловозов в эксплуатации"
Какие меры принимаются локомотивной бригадой в случае обнаружения повреждения токоприёмников?	Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.3 "В случае повреждения токоприёмника или контактной сети машинист принимает меры к остановке поезда с применением экстренного торможения, отключает на ЭПС силовые и вспомогательные цепи, контакторы отопления вагонов пассажирских поездов и электропоездов, опускает токоприёмники. При повреждениях контактной сети, угрожающих поломке оставшихся исправных токоприёмников, они опускаются. О вынужденной остановке поезда машинист сообщает по радиосвязи машинистам вслед идущих поездов и ДСП ближайшей железнодорожной станции. После остановки ЭПС локомотивная бригада проверяет визуально состояние токоприёмников и устройств контактной сети путем прохода вдоль электровоза или электропоезда без подъема на крышу ЭПС. О результатах осмотра машинист сообщает ЭЧЦ через ДСП по ближайшей железнодорожной станции"

Вопрос	Комментарий
<p>При наличии каких документов допускаются на крышу локомотива работники ЭЧК?</p>	<p>Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.3 "Работники ЭЧК допускаются на крышу ЭПС только после предъявления машинисту удостоверения на право производства работ на контактной сети. Первым на крышу ЭПС поднимается работник ЭЧК. Ответственным за качество увязки токоприемников и техническое состояние другого крышевого оборудования является машинист. При обнаружении на крыше электровоза поврежденного электрического оборудования (пробой или перекрытие напряжением изоляции), которое невозможно исключить из работы с помощью высоковольтного наружного разъединителя, производится отсоединение гибкого шунта в электрической цепи токоприемника между секциями электровоза. Шунт отсоединяется от секции, у которой электрическая цепь токоприемника (токоприемников при работе электровозов ВЛ11, ВЛ11М, ВЛ80С, ВЛ80Р, ВЛ85 в составе трех секций) находится под напряжением. Отсоединенный шунт закрепляется. По окончании осмотра и увязки токоприемников, ремонта контактной сети работник ЭЧК снимает заземляющие штанги в присутствии машиниста или его помощника и дает уведомление об этом ЭЧЦ. Поезд после увязки токоприемника доводится до станции назначения или пункта смены локомотива"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какое должностное лицо является ответственным за качество увязки повреждённого токоприёмника?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.3 "При необходимости увязки токоприемника, поезд доводится до ближайшей железнодорожной станции, если это не угрожает безопасности движения поездов. В противном случае работа по увязке токоприемника выполняется на месте его повреждения. Увязке подлежит и токоприемник с отсутствующим по каким-либо причинам полозом. Для увязки токоприемника, восстановления поврежденной контактной сети ЭЧЦ организует немедленный выезд на место работников ЭЧК. Работы по осмотру и увязке токоприемника производятся под руководством работника ЭЧК в соответствии с инструкцией по безопасности для электромонтеров контактной сети. Работники ЭЧ приступают к восстановительным работам на контактной сети только после получения от ЭЧЦ приказа на производство работ. ЭЧЦ через ДСП или ДНЦЛ уведомляет машиниста о снятии напряжения с контактной сети на месте повреждения. Порядок подъема на крышу ЭПС для осмотра токоприемников должен соответствовать инструкции по безопасности для электромонтеров контактной сети. Машинист совместно с работником ЭЧК увязывает токоприемник после снятия напряжения и заземления контактной сети с двух сторон от места производства работ на ЭПС работниками ЭЧК. Заземление контактной сети выполняется в соответствии с инструкцией по безопасности для электромонтеров контактной сети"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какие действия должен выполнить работник ЭЧК или другой службы в случае обнаружения повреждения контактной сети, не допускающей проследования с поднятыми токоприёмниками в случае появления приближающегося ЭПС?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.4 "При повреждениях контактной сети, позволяющих движение ЭПС с опущенными токоприемниками, машинист сообщает ДНЦЛ, а последний - ЭЧЦ номер железнодорожного пути, километр, номер пикета и номер опор начала и конца поврежденного участка контактной сети. В местах, не допускающих проследование ЭПС с поднятыми токоприемниками (при неисправности контактной сети, а также при производстве плановых ремонтных и строительных работ), работники ЭЧК устанавливают временные сигнальные знаки с отражателями в соответствии с инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации. В случае внезапного обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования ЭПС с поднятыми токоприемниками, работник ЭЧ (или работник другой службы), обнаруживший это повреждение, подает ручной сигнал "Опустить токоприемник". Машинист опускает токоприемники и проследует место повреждения с выполнением требований, предусмотренных инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации"</p>
<p>Каким документом руководствуется машинист локомотива при определении количества токоприёмников необходимых для нормального следования в случае отключения неисправных токоприёмников от силовой цепи?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.3 "Число рабочих токоприемников ЭПС (при отключении от силовой цепи поврежденных токоприемников) должно соответствовать инструкции о порядке использования токоприемников электроподвижного состава при различных условиях эксплуатации. В случае несоответствия - машинист вызывает вспомогательный локомотив для дальнейшего движения поезда. Необходимость в вызове вспомогательного локомотива машинист ЭПС определяет заранее с тем, чтобы не допустить неоправданную задержку движения поездов. Работы по ремонту контактной сети должны производиться в возможно короткие сроки с применением вариантов</p>

Вопрос	Комментарий
	ускоренного восстановления контактной сети"
Какой интервал времени установлен для проверки устройств электроснабжения и для остановки поезда при снятии напряжения в контактной сети?	"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.7 "При снятии напряжения с контактной сети локомотивные бригады и работники ЭЧ выполняют следующие действия: п.7.3. В интервале времени с 2 до 4 минут после опускания токоприемников на ЭПС (время отводится для проверки исправности устройств электроснабжения и остановки поезда). В этом интервале времени производится: остановка поезда (при условии, что поезд не потребовалось остановить ранее) в порядке, предусмотренном пунктом 16.43 правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации; включается БВ (ВМ) на тяговой подстанции, и подается напряжение в контактную сеть для проверки состояния ее изоляции. Успешное включение БВ (ВМ) свидетельствует об исправном состоянии устройств электроснабжения"

Вопрос	Комментарий
<p>Где запрещается производить отыскание короткого замыкания силовых цепей ЭПС прозвонкой силовых цепей высоким напряжением?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.8 "При питании контактной сети ТЧ отдельным фидером тяговой подстанции его автоматическое повторное включение из работы исключается. После аварийного отключения деповского фидера его включение производится только после сообщения дежурного по ТЧ ЭЧЦ о причине отключения и принятых мерах к недопущению повторного отключения. На электрифицированных железнодорожных путях ТЧ запрещается производить отыскание места повреждения электрооборудования ЭПС поднятием токоприемника на контактную сеть, находящуюся под напряжением. Отыскание места повреждения, а также проверка изоляции силовых цепей ЭПС, находящегося на электрифицированных железнодорожных путях ТЧ, должно производиться измерительными приборами"</p>
<p>Что обязан выполнить машинист локомотива, отцепившегося от пассажирского поезда и следующего навстречу самопроизвольно ушедшим вагонам, при появлении их в зоне видимости?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.5.5 "</p>
<p>Какое должностное лицо обязано предпринять меры к определению и устранению неисправности механизма автосцепки в случае саморасцепа в пассажирском поезде?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.5.5</p>
<p>На что обращается особое внимание при передаче сообщения о сходе подвижного состава с нарушением габарита по соседнему пути?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.7.1</p>
<p>Что обязаны выполнить машинисты поездов, следующих по перегону, при получении сообщения начатое словами: "Внимание! Слушайте все!"?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.7.1</p>
<p>Что обязан выполнить машинист остановившегося поезда при появлении</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и</p>

Вопрос	Комментарий
встречного поезда по соседнему пути?	нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.7.1
Что обязан выполнить любой работник железной дороги при обнаружении неисправности контактной сети?	Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.7.1
С какой скоростью поезд может проследовать опасное место при обнаружении толчка в пути?	Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.7.1
С какой скоростью обязаны проследовать опасное место вслед идущие поезда при получении сообщения «Толчок»?	Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.9.3
До какого времени действует ограничение скорости, если «Толчок» был заявлен в тёмное время суток?	Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.9.3
Устанавливает ли Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г требования к оснащению и обеспечению пунктов технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ) оборудованием и запасными частями?	Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.1.1 "Настоящая Инструкция устанавливает основные положения по техническому обслуживанию (ТО) электровозов и тепловозов (далее - локомотивов) в период эксплуатации и примерные перечни выполняемых при этом работ, а также требования к оснащению и обеспечению пунктов технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ) оборудованием и запасными частями"
Какой вид технического обслуживания выполняется в период эксплуатации локомотивов?	Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.1.2 "В период эксплуатации производятся технические обслуживания локомотивов: ТО-1, выполняемое локомотивными бригадами, и ТО-2, выполняемое, как правило, высококвалифицированными слесарями на ПТОЛ"
Какие документы являются основополагающими в вопросах укрепления технологической дисциплины железнодорожников, связанных с движением	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
поездов?	
В соответствии с каким нормативным документом осуществляются формы материального и морального поощрения железнодорожников, обеспечивающих безопасность движения, возмещение с виновных лиц в порядке, установленном законодательством?	Комментарии отсутствуют
Какие документы определяют порядок приемки командным составом подвижного состава из плановых видов ремонта, проверку технического состояния в эксплуатации по графику, утвержденному начальником отделения железной дороги?	Комментарии отсутствуют
Какие документы определяют порядок сопровождения пассажирских поездов начальствующим, ревизорско-инструкторским и диспетчерским составом по утвержденным начальником железной дороги и начальником отделения железной дороги графикам?	Комментарии отсутствуют
Какова периодичность проведения ревизий по безопасности движения для линейных предприятий?	Комментарии отсутствуют
Какова периодичность проведения ревизий по безопасности движения для отделений железных дорог?	Комментарии отсутствуют
Какова периодичность проведения ревизий по безопасности движения для железных дорог?	Комментарии отсутствуют
Кем утверждаются должностные нормативы для начальников железных дорог, заместителей начальников железных дорог и начальников отделений железных дорог?	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
Кем утверждаются должностные нормативы для начальников служб?	Комментарии отсутствуют
Кем утверждаются должностные нормативы для руководителей аппарата по безопасности движения поездов железных дорог и отделений железных дорог?	Комментарии отсутствуют
На какой статус должностных лиц возложена ответственность за организацию обеспечения безопасности движения в соответствии с требованием приказа №1Ц от 8.01.94г?	Комментарии отсутствуют
Каким нормативным документом предусматривается вопрос укомплектования и расстановки кадров?	Комментарии отсутствуют
В соответствии с требованием каких документов осуществляется профессиональный отбор кандидатов на должности, связанные с движением поездов?	Комментарии отсутствуют
Какие документы обеспечивают приоритеты в вопросах укрепления трудовой дисциплины, в том числе на железнодорожном транспорте?	Комментарии отсутствуют
В соответствии с какими нормативными документами на железнодорожном транспорте компании ОАО «РЖД» осуществляется периодическое медицинское освидетельствование работников, связанных с движением поездов, и организован предрейсовый контроль за состоянием здоровья локомотивных бригад?	Комментарии отсутствуют
Какой документ определяет порядок организации обучения кадров и повышения их квалификации?	Комментарии отсутствуют
Какие документы определяют периодичность и порядок испытаний работ-	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
ников в знании ПТЭ, должностных инструкций и др. нормативных актов?	
Какие документы предусматривают использование материальных и моральных форм стимулирования обеспечения безопасности движения и материальной ответственности за причиненный ущерб?	Комментарии отсутствуют
Какой документ определяет порядок и сроки расследования браков и задержек поездов?	Комментарии отсутствуют
Какие документы определяют меры по повышению качества ремонта локомотивов?	Комментарии отсутствуют
Какой документ определяет периодичность проведения ревизий железных дорог, отделений железных дорог и предприятий?	Комментарии отсутствуют
Какой документ определяет цели и порядок проведения весеннего и осеннего осмотров зданий и сооружений, технических средств и подвижного состава?	Комментарии отсутствуют
Какие новые формы обеспечения безопасности движения появились в последнее время?	Комментарии отсутствуют
По каким признакам случаи нарушений безопасности движения классифицируют как «Крушение поездов»?	Комментарии отсутствуют
По каким признакам случаи нарушения безопасности движения поездов классифицируют как «Авария»?	Комментарии отсутствуют
По каким признакам случаи нарушения безопасности движения поездов классифицируют как «Особый случай брака в работе»?	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
По каким признакам нарушение безопасности движения классифицируется как «Случай брака в работе»?	Комментарии отсутствуют
Какой уровень руководителей должен участвовать при служебном расследовании крушений поездов с тяжелыми последствиями (погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди, произошло загрязнение окружающей среды, нанесен значительный материальный ущерб)?	Комментарии отсутствуют
Что является основной целью служебного расследования, проверок и экспериментов?	Комментарии отсутствуют
На какую организацию возложены обязанности и ответственность за исследование и испытания по выявлению причин нарушений безопасности движения?	Комментарии отсутствуют
На кого возлагается ответственность за сохранность рельсов, деталей подвижного состава и других предметов, которые могут иметь значение при установлении причин нарушения безопасности движения?	Комментарии отсутствуют
С кем должны быть согласованы вопросы сроков хранения и направления на исследования или испытания рельсов, деталей и других предметов, определенных при расследовании?	Комментарии отсутствуют
Кто несет ответственность за правильность классификации нарушения безопасности движения поездов, отнесенного к крушению или аварии, и своевременное и полное оформление материалов расследования и представление их в установленные сроки в ОАО «РЖД»?	Комментарии отсутствуют
Кто несет ответственность за правильность классификации нарушения безопасности движения поездов, отнесенному к особому случаю брака в работе или случаю брака в работе, за оформление материалов расследования и	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
своевременное представление их в вышестоящие инстанции?	
Кто обязан возглавить служебное расследование крушений и аварий?	Комментарии отсутствуют
Какие должностные лица обязаны выехать на место расследования при получении сообщения о крушении или аварии, а также немедленно выезжают на место расследования? Принимают меры по оказанию помощи пострадавшим, а также по организации ликвидации последствий?	Комментарии отсутствуют
Какой уровень должностных лиц руководителей компании ОАО «РЖД» обязан выехать на расследование крушения с пассажирским поездом с тяжелыми последствиями?	Комментарии отсутствуют
Какой уровень должностных лиц руководителей компании ОАО «РЖД» обязан выехать на расследование крушения или аварии пассажирского поезда, не имеющего тяжелых последствий, или аварии грузового поезда с тяжелыми последствиями?	Комментарии отсутствуют
Кто принимает решения о привлечении к расследованию руководителей и специалистов других подразделений железнодорожного транспорта на уровне руководства Компании, на уровне руководства железной дороги?	Комментарии отсутствуют
Кому обязан лично докладывать начальник железной дороги о крушениях или авариях?	Комментарии отсутствуют
Куда в случае травмирования пассажиров при крушении поезда должен доложить начальник железной дороги, с указанием фамилий пострадавших, места их жительства и принимаемых мерах по оказанию помощи?	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
Как организуют свою работу руководители линейных предприятий, восстановительных и пожарных поездов, медицинских и других подразделений по ликвидации последствий?	Комментарии отсутствуют
В какие сроки должно быть подготовлено сообщение по телеграфу об обстоятельствах крушения или аварии в Главное управление по безопасности движения и экологии компании ОАО «РЖД», в генеральную прокуратуру Российской Федерации?	Комментарии отсутствуют
Перечень должностных лиц, которые должны подписать подготовленное сообщение по телеграфу об обстоятельствах крушения или аварии в Главное управление по безопасности движения и экологии компании ОАО «РЖД», в генеральную прокуратуру Российской Федерации?	Комментарии отсутствуют
Должны ли об обстоятельствах крушений и аварий ставиться в известность местные органы власти, а при необходимости и другие ведомства?	Комментарии отсутствуют
В какие сроки и какими должностными лицами составляется и утверждается акт формы РБУ-1 предварительного служебного расследования крушения или аварии?	Комментарии отсутствуют
В какие сроки после крушения или аварии должны разобрать обстоятельства и оформить материал служебного расследования начальник отделения и начальник железной дороги?	Комментарии отсутствуют
Какое количество экземпляров дела должно быть подготовлено и направлено не позднее 10-ти дней с момента крушения или аварии?	Комментарии отсутствуют
Кто может дать разрешение на отсрочку представления материала о крушении или аварии в Главное управление по безопасности движения и экологии	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
компании ОАО «РЖД»?	
Кто вызывается для разбора обстоятельств аварии вице-президентом компании ОАО «РЖД» и в какие сроки?	Комментарии отсутствуют
Какую информацию по истечении двух месяцев после допущенного крушения или аварии в Главное управление по безопасности движения и экологии ОАО «РЖД» должен представить начальник железной дороги?	Комментарии отсутствуют
Не позднее истечения какого срока соответствующее управление возвращает дело Главному управлению по безопасности движения и экологии компании ОАО «РЖД», оформленное в установленном порядке, для сдачи в архив?	Комментарии отсутствуют
Куда должны докладывать главные ревизоры железных дорог по безопасности движения о решениях судебных органов по допущенным крушениям и авариям?	Комментарии отсутствуют
Как классифицируются случаи нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе?	Комментарии отсутствуют
Какие должностные лица привлекаются к расследованию особых случаев брака помимо начальника дороги и его заместителей, курирующих хозяйства?	Комментарии отсутствуют
Какие должностные лица обязаны принимать участие в расследовании с выездом на место особых случаев брака, возглавляемом первым заместителем начальника отделений железной дороги с участием ревизоров отделений железной дороги по безопасности движения поездов?	Комментарии отсутствуют

Вопрос	Комментарий
<p>Кто возглавляет расследование случаев брака в работе по соответствующим отраслям хозяйства?</p>	<p>Комментарии отсутствуют</p>
<p>Какие должностные лица должны принимать участие в расследовании всех случаев брака в работе с подвижным составом железной дороги, происшедших на железнодорожных путях нетранспортных предприятий и организаций по вине их работников, виновных в случае брака в работе?</p>	<p>Комментарии отсутствуют</p>
<p>Какие должностные лица отвечают за правильность определения степени повреждения подвижного состава и оформления соответствующих документов?</p>	<p>Комментарии отсутствуют</p>
<p>Относятся ли к пожарам случаи коротких замыканий электросетей, в электрооборудовании, бытовых и промышленных электроприборах?</p>	<p>Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 1.4 "Основные понятия (применяются при учете пожаров и последствий от них). Пожар - неконтролируемое горение вне специально предназначенного для этого места, приводящее к социальному и (или) материальному ущербу. К пожарам не относятся: случаи горения, обусловленные спецификой технологического процесса производства (заложенные в технологический регламент или в другую техническую документацию) или условиями работы промышленных установок и агрегатов, случаи горения, как результат обработки предметов огнем, теплом или иным (тепловым) воздействием с целью их переработки, изменения других качественных характеристик (сушка, варка, глажение, копчение, жарение, плавление и др.). взрывы, вспышки и разряды статистического электричества, случаи коротких замыканий электросетей, в электрооборудовании, бытовых и промышленных электроприборах. горение отходов и мусора на открытых территориях, (свалки, контейнерные площадки, открытые территории домовладений, обочины дорог, пустыри и т.п.), а также сухой травы, тополиного пуха, торфа на газонах пожнивных остатков, стерни. покушение на самоубийство и самоубийства путем самосожжения, не приведшее</p>

Вопрос	Комментарий
	к гибели или травмированию других людей"
В течение какого времени должно быть доставлено донесение о пожаре в ОАО "РЖД" с момента обнаружения пожара?	Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 2.2 "Первичное донесение о пожаре в Министерство путей сообщения должно быть представлено в течение 2 ч с момента его обнаружения"
В какие сроки должно быть закончено расследование пожара с момента его возникновения?	Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 3.14 - "Расследование случая пожара должно быть закончено в пятидневный срок с момента его возникновения. В некоторых случаях срок расследования может быть продлён, но не более чем на 15 дней по согласованию с Управлением военизированной охраны"

Вопрос	Комментарий
<p>Кто считается пострадавшим при пожаре?</p>	<p>Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 5.2 "Пострадавшим при пожаре считается лицо, погибшее или травмированное на пожаре. Погибшим при пожаре признается лицо, смерть которого наступила непосредственно на месте пожара или в течение трех месяцев (90 дней) со дня происшествия от телесных повреждений (травм) полученных вследствие воздействия опасных факторов пожара, а также вторичных проявлений опасных факторов пожара. Травмированным при пожаре признается лицо, получившее телесное повреждение от воздействия опасных факторов пожара, а также вторичных проявлений опасных факторов пожара"</p>
<p>Что должно быть указано в первичном донесении о пожаре?</p>	<p>Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 2.2.4 "В первичном донесении о пожаре должны быть указаны обстоятельства возникновения пожара, установленные на данное время"</p>
<p>Что является материальным ущербом от пожара?</p>	<p>Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 4.1 "Материальный ущерб от пожаров на подвижном составе и стационарных объектах железнодорожного транспорта определяется только величиной прямых физических потерь независимо от степени его возмещения. Материальный ущерб от пожара - стоимостное выражение уничтоженных и поврежденных материальных ценностей, затрат на тушение и ликвидацию последствий пожара, в том числе на восстановление объекта. Материальный ущерб от пожара состоит из прямого и косвенного ущерба. В прямой материальный ущерб от пожара включается ущерб, нанесенный недвижимости, основным фондам, оборотным средствам, личному имуществу граждан, ценным бумагам"</p>

Вопрос	Комментарий
В каких случаях пожары на локомотивах учитываются по месту их приписки?	Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 7.5 "Пожары на локомотивах, моторвагонном подвижном составе, в пассажирских вагонах, в рефрижераторных секциях, вагонах-ресторанах, вагонах с видеосалонами и другом подвижном составе учитываются по месту их приписки, если не установлена вина железной дороги, на которой произошел пожар, или других организаций (предприятий). Материалы служебного расследования таких пожаров (п. 7.5) в сроки, определенные в п. 3.14, направляются в службы военизированной охраны ответственных железных дорог"
Как учитываются пожары, произошедшие по причине крушений или аварий при нарушениях безопасности в поездной и маневровой работе?	Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 7.8 "Пожары, возникающие в результате нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе (крушения, аварии, брака в работе), учитывают на дороге происшествия соответствующие департаменты и управления МПС порядком, установленным Министерством путей сообщения для данного вида нарушения безопасности движения поездов"
Кто определяет ответственность железных дорог, заводов за причиненный ущерб от пожаров в пассажирских или специальных вагонах, на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и другом приписном подвижном составе?	Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., п. 9.2.3 "Ответственность железных дорог, заводов МПС за причиненный ущерб от пожаров в пассажирских или специальных вагонах, на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и другом приписном подвижном составе на основании материалов служебного расследования определяет Управление военизированной охраны совместное с причастными управлениями"
Какой документ заполняется для обработки статистических данных о пожарах на железных дорогах?	Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., приложение 3, п.1 "Для обработки статистических данных о пожарах на железных дорогах и по-

Вопрос	Комментарий
	<p>следующего анализа на каждый случай пожара заполняются статистический листок и приложение к нему"</p>
<p>Какова температура выпускных газов при работе дизеля тепловозов под нагрузкой?</p>	<p>Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., приложение 6, п.3 "При работе дизеля тепловозов под нагрузкой температура выпускных газов достигает 400-600 град.С. Вместе с газами может выбрасываться небольшое количество раскаленных частиц в виде кокса и изгари, обладающих зажигающими свойствами. Образованию таких частиц способствует низкое качество распыла топлива, длительная работа дизеля без нагрузки, особенно при низких температурах охлаждающей воды и масла, ухудшение воздухообеспечения дизеля""</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что проверяется по журналу формы ТУ-152 при расследовании пожара на локомотиве?</p>	<p>Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., приложение 6, п.2.7 "Выяснение обстановки, предшествовавшей моменту возникновения пожара, производится на основе анализа материалов, содержащих следующие данные: При пожарах на локомотивах, в моторвагонном подвижном составе: тип, серия, номер локомотива или моторвагонного подвижного состава (номер моторного или прицепного вагона), дата и место постройки, депо приписки, пробег с момента постройки, соблюдение установленных норм межремонтного пробега, перечень и объем выполненных работ при последнем техническом обслуживании в текущем ремонте; состояние механического и электрического оборудования, выхлопного тракта и дренажных устройств, топливной и масляной систем дизеля тепловоза, дизель-поезда или автомотрисы; порядок хранения обтирочных и смазочных материалов, содержание дизельного помещения, высоковольтных камер и кабин машиниста; когда (дата и время), кем и при каких обстоятельствах обнаружен пожар на локомотиве (в пути следования, при стоянке на станции под поездом, на тракционных путях, маневрах и т. п.); профиль пути участка дороги, на котором произошел пожар, режим работы дизеля перед возникновением пожара; сведения о приеме зачетов по программе пожарно-технического минимума у членов бригады и проведении с ними инструктажа по мерам пожарной безопасности; наличие записей локомотивных бригад, бригад моторвагонного состава о неисправностях (на локомотиве - в журнале ф. ТУ-152), отметок об их устранении, подписей исполнителей работ; прочие обстоятельства, способствовавшие возникновению пожара (использование для освещения и других целей открытого огня, факелов, свечей, паяльных ламп и т. п., курение в дизельном помещении, вблизи аккумуляторных батарей и во время заправки топливных баков; применение нетиповой или не соответствующей данной цепи по току срабатывания аппаратуры защиты; хранение посторонних предметов (материалов) в дизельном отделении, высоковольтной камере, шахтах холодильников и других местах; сушка спецодежд</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>и других материалов на двигателях, генераторах, выпускных трубах и в других пожароопасных местах; оставление открытыми индикаторных кранов дизелей; промывка бензином или керосином кузова и агрегатов локомотива)"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Влияет ли на опасность возникновения пожара оставленные открытыми индикаторные краны дизелей?</p>	<p>Инструкция по служебному расследованию, учёту пожаров и последствий от них на железнодорожном транспорте № ЦУО-130 от 17 декабря 1992 г., приложение 6, п.2.7 "Выяснение обстановки, предшествовавшей моменту возникновения пожара, производится на основе анализа материалов, содержащих следующие данные: При пожарах на локомотивах, в моторвагонном подвижном составе: тип, серия, номер локомотива или моторвагонного подвижного состава (номер моторного или прицепного вагона), дата и место постройки, депо приписки, пробег с момента постройки, соблюдение установленных норм межремонтного пробега, перечень и объем выполненных работ при последнем техническом обслуживании в текущем ремонте; состояние механического и электрического оборудования, выхлопного тракта и дренажных устройств, топливной и масляной систем дизеля тепловоза, дизель-поезда или автомотрисы; порядок хранения обтирочных и смазочных материалов, содержание дизельного помещения, высоковольтных камер и кабин машиниста; когда (дата и время), кем и при каких обстоятельствах обнаружен пожар на локомотиве (в пути следования, при стоянке на станции под поездом, на тракционных путях, маневрах и т. п.); профиль пути участка дороги, на котором произошел пожар, режим работы дизеля перед возникновением пожара; сведения о приеме зачетов по программе пожарно-технического минимума у членов бригады и проведении с ними инструктажа по мерам пожарной безопасности; наличие записей, локомотивных бригад, бригад моторвагонного состава о неисправностях (на локомотиве - в журнале ф. ТУ-152), отметок об их устранении, подписей исполнителей работ; прочие обстоятельства, способствовавшие возникновению пожара (использование для освещения и других целей открытого огня, факелов, свечей, паяльных ламп и т. п., курение в дизельном помещении, вблизи аккумуляторных батарей и во время заправки топливных баков; применение нетиповой или не соответствующей данной цепи по току срабатывания аппаратуры защиты; хранение посторонних предметов (материалов) в дизельном отделении, высоковольтной камере, шахтах холодильников и других местах; сушка спецодежд</p>

Вопрос	Комментарий
	и других материалов на двигателях, генераторах, выпускных трубах и в других пожароопасных местах; оставление открытыми индикаторных кранов дизелей; промывка бензином или керосином кузова и агрегатов локомотива)"
Как подразделяется инвентарный парк локомотивов?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 06 апреля 1994 г., п.2.2.2.1 "Инвентарный парк локомотивов (МВПС) делится на две группы: парк локомотивов в распоряжении дороги (депо) и парк локомотивов вне распоряжения дороги (депо)"

Вопрос	Комментарий
Какие локомотивы составляют парк вне распоряжения дороги?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.2.2.2.3 "Локомотивы запаса ОАО "РЖД" и находящиеся в аренде предприятий ОАО "РЖД" и других министерств и ведомств составляют парк локомотивов вне распоряжения дороги"
Какие локомотивы составляют эксплуатируемый парк?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.2.2.3.2 "Эксплуатируемый парк составляют локомотивы, занятые во всех видах работ, находящиеся под техническими операциями, на техническом обслуживании ТО-1 и ТО-2 (в пределах установленной нормы времени), в ожидании работы как на станционных путях, так и в основном и оборотном депо. В эксплуатируемый парк МВПС, кроме того, включаются единицы, находящиеся в пунктах оборота и на техническом обслуживании ТО-3"
К какому виду парка локомотивов относятся исправные локомотивы, находящиеся в перемещении?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.2.2.3.8 "Неэксплуатируемый парк локомотивов и моторвагонного подвижного состава делится на следующие группы:неисправные;под оборудованием или модернизацией;резерв управления дороги (далее РУД);исправные, находящиеся в перемещении;локомотивы, используемые как стационарные установки;ожидающие исключения из инвентаря"
К какому виду работ относятся локомотивы одиночного следования, а также простаивающие в ожидании работы?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.2.2.3.4 "Локомотивы одиночного следования, а также простаивающие в ожидании работы, относятся к последующему виду работы, а при невозможности установить его - к преимущественному виду работы данной серии локомотивов в данном депо"

Вопрос	Комментарий
Какой срок постановки локомотивов в РУД на длительное содержание с производством консервации?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.2.2.3.11 "Постановка локомотивов в резерв дороги (РД) и изъятие из него производится по приказу руководителя Департамента управления перевозками МПС или его первого заместителя. В случае постановки локомотивов в РД на длительное содержание с производством консервации (более 3-х суток в период с октября по март и 10-ти суток в период с апреля по сентябрь) согласовывать с Департаментом локомотивного хозяйства. В РУД отставляются только исправные локомотивы, удовлетворяющие требованиям Инструкции по постановке и содержанию локомотивов и моторвагонного подвижного состава в запасе МПС и резерве управления дороги"
Какими показателями характеризуется объём работы локомотивов?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.3.1 "Объем работы локомотивов характеризуется количеством выполненных локомотиво-километров и тонно-километров брутто. Объем работы электро-, дизель-поездов и автомотрис определяется количеством выполненных секции-километров, тонно-километров брутто и вагоно-километров"
К какому пробегу относится пробег локомотива в голове поезда?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.3.4 "В зависимости от характера выполняемой работы линейный пробег локомотивов подразделяется на пробег: в голове поездов; вторых и третьих локомотивов, работающих по системе многих единиц; в одиночном следовании; в двойной тяге; в подталкивании"
Какой документ служит первоисточником учета пробега локомотивов и выполненной работы?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.3.20 "Первоисточником учета пробега локомотивов и выполненной работы служит маршрут машиниста. На железных дорогах учет выполненной работы за месяц ведется по поездкам, законченным на отчетный час последнего числа календарного месяца. Все поезд-

Вопрос	Комментарий
	ки, законченные после отчетного часа последнего числа месяца, независимо от времени их начала учитываются в следующем месяце"
Что показывает среднесуточная производительность локомотива грузового движения?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.4.2 "Среднесуточная производительность локомотива грузового движения показывает количество тонно-километров брутто, приходящееся в среднем в сутки за отчетный период на 1 локомотиво-сутки эксплуатируемого парка"
Разрешается ли совмещать техническое обслуживание ТО-4 (обточку бандажей колесных пар) локомотивов с техническим обслуживанием ТО-3 и текущими видами ремонта ТР-1, ТР-2?	Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.5.32 "Разрешается совмещать техническое обслуживание ТО-4 (обточку бандажей колесных пар) локомотивов и МВПС с техническим обслуживанием ТО-3 и текущими видами ремонта ТР-1, ТР-2. При этом увеличивается норма времени нахождения локомотива и МВПС на ТО-3, ТР-1 и ТР-2. Секции МВПС, простаивающие на ТО-3 с обточкой в пределах установленных норм и своевременно выданные на заданные нитки графика, учитываются в эксплуатируемом парке. Техническое обслуживание ТО-4, ТО-3 и текущие виды ремонта ТР-1, ТР-2, совмещенные с обточкой бандажей колесных пар локомотивов и МВПС, оформляются записью "ТО-4" и "ТО-3 (ТР-1, ТР-2) с обточкой" в учетных формах журнала дежурного по депо ф.ТУ-1 и книгах форм ТУ-125 и ТУ-150"

Вопрос	Комментарий
<p>Как оформляется техническое обслуживание ТО-4, ТО-3 и текущие виды ремонта ТР-1, ТР-2, совмещенные с обточкой бандажей колесных пар локомотивов?</p>	<p>Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.5.32 "Разрешается совмещать техническое обслуживание ТО-4 (обточку бандажей колесных пар) локомотивов и МВПС с техническим обслуживанием ТО-3 и текущими видами ремонта ТР-1, ТР-2. При этом увеличивается норма времени нахождения локомотива и МВПС на ТО-3, ТР-1 и ТР-2. Секции МВПС, простаивающие на ТО-3 с обточкой в пределах установленных норм и своевременно выданные на заданные нитки графика, учитываются в эксплуатируемом парке. Техническое обслуживание ТО-4, ТО-3 и текущие виды ремонта ТР-1, ТР-2, совмещенные с обточкой бандажей колесных пар локомотивов и МВПС, оформляются записью "ТО-4" и "ТО-3 (ТР-1, ТР-2) с обточкой" в учетных формах журнала дежурного по депо ф.ТУ-1 и книгах форм ТУ-125 и ТУ-150"</p>
<p>Каким показателем характеризуется состояние локомотивного парка?</p>	<p>Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.6.1 "Состояние локомотивного парка и парка моторвагонного подвижного состава характеризуется процентом неисправных локомотивов и секций электро-, дизель-поездов и автотрис"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Как определяется общий процент неисправных локомотивов?</p>	<p>Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.6.6 "Общий процент неисправных локомотивов определяется делением суммы локомотиво-суток нахождения в неисправном состоянии на сумму локомотиво-суток в распоряжении депо и умножением полученного частного на 100. Депо-ской процент неисправных локомотивов рассчитывается делением суммы локомотиво-суток в капитальном ремонте КР-1(в условиях депо), во всех видах текущего ремонта, неплановом ремонте, на техническом обслуживании ТО-3 (паровозы на профилактическом осмотре), ТО-4 и ожидании их, ТО-5 а, б, в, в ожидании отправки в капитальный ремонт на территории депо, кроме "рекламационных", в перемещении в недействующем состоянии в другие депо для ремонта на сумму локомотиво-суток в распоряжении депо и умножением полученного частного на 100. Заводской процент неисправных локомотивов рассчитывается делением суммы локомотиво-суток в капитальном ремонте КР-2 и КР-1 (на заводе), перемещении локомотивов на заводы и простоя на территории депо "рекламационных" локомотивов на сумму локомотиво-суток в распоряжении депо и умножением полученного частного на 100, или как разница между общим процентом неисправных локомотивов и депо-ским процентом неисправных"</p>
<p>Как учитываются локомотивы, ремонтируемые на заводе?</p>	<p>Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦЧУ-250 от 6 апреля 1994 г., п.6.7 "Локомотивы, ремонтируемые на заводе, учитываются в депо их приписки в числе неисправных заводского ремонта. Локомотивы, ремонтируемые в других депо, учитываются в депо их приписки в числе неисправных депо-ского ремонта, за исключением случаев, предусмотренных в п.6.5. настоящей Инструкции"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На тепловозы какого вида движения устанавливаются установки пожаротушения с автоматическим режимом пожаротушения?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.2.2.3 "Магистральные тепловозы, используемые в грузовом движении и обслуживаемые одним машинистом, должны быть оборудованы установкой пожаротушения с автоматическим режимом работы (пуск установки и процесс пожаротушения без участия человека)"</p>
<p>Допускается ли эксплуатация тепловозов с неисправностью или с незаряженной установкой пожаротушения?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.2.2.2 "Тепловозы с кузовом вагонного типа, моторные вагоны дизель-поездов и автотомтрис, кроме того, оборудуются установками пожаротушения в соответствии с конструкторскими документами, утвержденными в установленном порядке, Если в силу объективных причин установка пожаротушения на них отсутствует, неисправна или не заряжена огнетушащим веществом, в исключительных случаях допускается временная эксплуатация по разрешению начальника отделения дороги, выдаваемому для каждого конкретного случая. При этом дополнительно к огнетушителям, указанным в таблице, магистральные тепловозы с кузовом вагонного типа должны укомплектовываться порошковым или СО2 - огнетушителем вместимостью не менее 5 л, а дизель-поезда и автотомтрисы - двумя порошковыми или СО2 - огнетушителями вместимостью не менее 5 л каждый"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>По разрешению какого должностного лица допускается временная эксплуатация тепловозов с неисправностью или с незаряженной установкой пожаротушения?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.2.2.2 "Тепловозы с кузовом вагонного типа, моторные вагоны дизель-поездов и автотрис, кроме того, оборудуются установками пожаротушения в соответствии с конструкторскими документами, утвержденными в установленном порядке, Если в силу объективных причин установка пожаротушения на них отсутствует, неисправна или незаряжена огнетушащим веществом, в исключительных случаях допускается временная эксплуатация по разрешению начальника отделения дороги, выдаваемому для каждого конкретного случая. При этом дополнительно к огнетушителям, указанным в таблице, магистральные тепловозы с кузовом вагонного типа должны укомплектовываться порошковым или CO₂ - огнетушителем вместимостью не менее 5 л, а дизель-поезда и автотрисы - двумя порошковыми или CO₂ - огнетушителями вместимостью не менее 5 л каждый"</p>
<p>Допускается ли укомплектование локомотивов и МВПС огнетушителями, у которых вместо бирки ее содержание нанесено штемпельной краской на корпусе со стороны, противоположной насадке ?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.2.2.7 "Основные типы огнетушителей, рекомендуемых для укомплектования локомотивов и моторвагонного подвижного состава, и их тактико-технические характеристики приведены в приложении 1. Укомплектование должно производиться только полностью заряженными и опломбированными огнетушителями, снабженными бирками с указаниями даты (месяц и год) зарядки и даты очередной перезарядки, контроля и технического освидетельствования, зависящие от типа огнетушителя. Допускается укомплектование огнетушителями, у которых вместо бирки ее содержание нанесено штемпельной краской на корпусе со стороны, противоположной насадке "</p>
<p>Какой тяговый подвижной состав укомплектовывается ведрами с сухим песком?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.2.2.8 "На электровозах, электропоездах, а также на паровозах, работающих на жидком топливе,</p>

Вопрос	Комментарий
	пожарные ведра должны быть наполнены сухим песком"
<p>В каком журнале фиксируется обеспечение средствами пожаротушения после прохождения локомотивом или моторвагонным подвижным составом технического обслуживания ТО-3 и всех видов текущего ремонта?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.3.8 "После прохождения локомотивом или моторвагонным подвижным составом технического обслуживания ТО-3 и всех видов текущего ремонта, должностным лицом, назначенным приказом начальника депо, в журнале технического состояния локомотива (форма ТУ-152) должна быть сделана запись по типу: "Тепловоз средствами пожаротушения укомплектован, пожарная сигнализация исправна, установка пожаротушения исправна и заряжена полностью" и поставлена подпись. Примечание. Для локомотивов и моторвагонного подвижного состава, не оборудованных пожарной сигнализацией или установкой пожаротушения, запись соответственно сокращается"</p>
<p>Может ли машинист принять локомотив после ТО-3 и всех видов текущего ремонта при отсутствии записи в журнале ТУ-152 о полном укомплектовании и исправности средств пожаротушения и пожарной сигнализации?</p>	<p>Инструкция по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе № ЦТ-ЦУО-175 от 27 апреля 1993 г., п.4.1.2 "При приемке локомотива (моторвагонного подвижного состава), после технического обслуживания ТО-3 и всех видов текущего ремонта следует удостовериться в наличии в журнале технического состояния (форма ТУ-152) записи о полном укомплектовании и исправности средств пожаротушения и пожарной сигнализации в соответствии с требованиями пункта 3.8 настоящей инструкции. Если такая запись отсутствует, машинист обязан потребовать ее внесения и не должен принимать локомотив (моторвагонный подвижной состав), пока такая запись не будет сделана"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Когда производится корректировка электролита никель-кадмиевых АБ?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.4.9 "Электролиты никель-кадмиевых батарей электровозов, плотность электролитов должны соответствовать в летних и зимних условиях работы требованиям технологической инструкции ПКБ ЦТ МПС по техническому обслуживанию и текущему ремонту щелочных никель-кадмиевых аккумуляторных батарей электроподвижного состава. При температуре наружного воздуха от -19 до +35 град.С в аккумуляторных батареях используется составной калиево-литиевый электролит или раствор едкого кали плотностью 1,19-1,21 г/куб.см. При температуре наружного воздуха от -20 до -40 град.С в аккумуляторных батареях используется раствор едкого кали плотностью 1,26-1,28 г/куб.см или составной калиево-литиевый электролит плотностью 1,25-1,27 г/куб.см. При температуре наружного воздуха от +10 до +50 град.С в аккумуляторных батареях используется составной натриево-литиевый электролит плотностью 1,17-1,19 г/куб.см. Проверяется состояние и приводятся в исправное состояние уплотнения крышек аккумуляторных батарей. На зимний период работы отверстия в ящике аккумуляторной батареи для забора вентилирующего воздуха закрываются крышками на резьбе изнутри ящика или фильтрами из упаковочной ткани и вазопрона. На летний период работы крышки и фильтры с отверстий снимаются. Проверяется состояние и проходимость трубок для отводов газов. Проверяется состояние и смазываются подшипники колестележки, шарниры, направляющие рамки, петли и замки"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Как корректируется плотность электролита АБ при низких температурах окружающей среды?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.4.9 "При температуре наружного воздуха от -19 до +35 град.С в аккумуляторных батареях используется составной калиево-литиевый электролит или раствор едкого кали плотностью 1,19-1,21 г/куб.см. При температуре наружного воздуха от -20 до -40 град.С в аккумуляторных батареях используется раствор едкого кали плотностью 1,26-1,28 г/куб.см или составной калиево-литиевый электролит плотностью 1,25-1,27 г/куб.см. При температуре наружного воздуха от +10 до +50 град.С в аккумуляторных батареях используется составной натриево-литиевый электролит плотностью 1,17-1,19 г/куб.см"</p>
<p>Какое максимальное количество подаваемого песка под 1-ю и последующие колесные пары электровоза?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.5.4 "В зависимости от рода службы электровоза, профиля пути и климатических условий регулируется подача песка каждой форсункой в пределах норм, устанавливаемых на железной дороге, но не более 1500 г/мин под первую по ходу поезда колесную пару и 900 г/мин под последующие колесные пары. Неисправные форсунки песочниц ремонтируются или заменяются"</p>
<p>Как часто производится поочередное опускание и подъем токоприемников при стоянках электровоза на станциях, перегонах, отстое в ожидании работы при температуре окружающего воздуха -30 градусов С и ниже?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 3.1.9 "При стоянке электровозов на станциях, перегонах, отстое в ожидании работы с поднятыми токоприемниками, при температуре окружающего воздуха -30 град.С и ниже необходимо через каждые 5-10 мин поочередно опускать и поднимать токоприемники при обесточенных силовых и вспомогательных цепях. Для обеспечения нормальной работы электрических аппаратов с пневматическим приводом производится их включение и выключение при отключенном главном или быстродействующем выключателе"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Когда меняются резиновые манжеты пневматических приводов при их ревизии?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.4.1 ". При подготовке к работе в зимних условиях производится ревизия пневматических приводов с кожаными манжетами токоприемников, электрических контакторов, реверсоров, тормозных и групповых переключателей другого оборудования, а также пневматических приводов с резиновыми манжетами токоприемников и электропневматических контакторов отопления вагонов пассажирских поездов. Ревизия пневматических приводов остальных электрических аппаратов с резиновыми манжетами производится в сроки и в порядке, предусмотренные правилами текущего ремонта и технического обслуживания электровозов переменного тока, электровозов постоянного тока и электровозов серий ЧС. В цилиндрах пневмоприводов должны применяться манжеты из морозостойких и маслостойких резин группы I по ГОСТ 6678. Резиновые манжеты со сроком использования более четырех лет, независимо от их состояния, заменяются новыми манжетами. При капитальном ремонте электровозов устанавливаются новые манжеты со сроком хранения не более двух лет, включая год их изготовления"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Последовательность продувки питательной воздушной магистрали для удаления конденсата?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 3.1.21 "В процессе эксплуатации (в зимний и летний периоды работы) производится удаление конденсата из главных резервуаров, тормозной и питательной магистралей, воздушной магистрали цепи управления путем многократного открытия и закрытия вручную или с помощью кнопочных выключателей кранов продувки, в том числе главных резервуаров, других резервуаров, имеющих краны продувки, маслоотделителей и другого оборудования. Продувка начинается с мест наибольшего скопления влаги: холодильников компрессора, первого от компрессора главного резервуара, а затем остальных главных резервуаров, маслоотделителя (стоящего после компрессора), резервуара главного воздушного выключателя, других маслоотделителей воздушных магистралей цепи управления, тормозной магистрали. В последнюю очередь продувается питательная магистраль. Порядок продувки пневматических магистралей и цепей при приемке-сдаче электровоза в депо или ПТОЛ, на стоянке и во время движения с поездом (последовательность продувки пневматических цепей, время, через которое производится продувка, места в пути следования, где производится продувка) устанавливаются местными инструкциями в зависимости от конструкции электровозов и условий их эксплуатации. В местных инструкциях должны быть отражены причины и признаки замерзания пневматических магистралей и цепей, меры по недопущению их замерзания"</p>
<p>Когда замеряется сопротивление изоляции ТЭД электровозов в ожидании поездов в зимний период?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 3.2.4 "При выдаче электровоза из отстоя в ожидании работы: при отстое в зимний период работы электровозов в ожидании поездов более 15-24 ч также проверяется сопротивление изоляции тяговых двигателей и цепей отопления пассажирских вагонов"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Когда должны быть проверены и отремонтированы калориферные установки для сушки изоляции обмоток ТЭД?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 1.10 "Пункты технического обслуживания локомотивов (далее - ПТОЛ), депо должны быть оснащены передвижными калориферными установками для сушки горячим воздухом изоляции обмоток тяговых двигателей. Число стоек, оснащенных калориферными установками для сушки изоляции обмоток тяговых двигателей, должно обеспечивать потребность в них для своевременного выпуска электровозов с планового и непланового ремонта. Все указанные устройства должны быть отремонтированы с проверкой их действия не позднее 1 сентября"</p>
<p>Чем устанавливается порядок действий локомотивной бригады локомотива, следующего без отцепки от поезда, при возникновении на нём неисправностей, не угрожающих безопасности движения?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.1.11. "Порядок действия локомотивной бригады локомотива, следующего без отцепки от поезда, при возникновении на нем неисправностей, не угрожающих безопасности движения, если отключением неисправного агрегата, аппарата или введением в действие системы резервирования, а также при неисправностях агрегатов, отключение которых приводит к понижению мощности локомотива (отключение тягового электродвигателя, цилиндра дизеля, выпрямительной установки и т.д.), обеспечивается следование локомотива резервом или с составом, с ограничением или без ограничения скорости, устанавливается начальником службы локомотивного хозяйства железной дороги, исходя из местных условий"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На какие должностные лица возложена проверка качества выполнения ТО-1 при постановке локомотива на ТО-2?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.1.13 "Локомотивная бригада за время от приемки до сдачи локомотива, помимо работ, связанных с ведением поезда, должна выполнить работы, предусмотренные ТО-1. Проверка технического состояния локомотива и качества выполнения ТО-1 осуществляется машинистами-инструкторами и руководителями локомотивного депо. При постановке на ТО-2 проверка производится мастером или бригадиром ПТОЛ. При необходимости производится отметка в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152 (далее журнал формы ТУ-152) с последующим докладом начальнику локомотивного депо. При смене бригад контроль выполнения ТО-1 сдающей бригадой возлагается на принимающую бригаду"</p>
<p>Кто несёт ответственность за достоверность записей и состояние журнала формы ТУ-152?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.1.15 "Для регистрации замечаний, повреждений, отказов оборудования и деталей, выявленных в пути следования, записей о приемке и сдаче локомотива в процессе эксплуатации, о выполнении технических обслуживаний ТО-1, ТО-2, заправке смазкой в межремонтный период кожухов тяговых зубчатых передач и моторноосевых подшипников, о наличии топлива или показаний электросчетчиков, содержания и сохранности инструмента и инвентаря, хранящегося на локомотиве, проверке автоматической локомотивной сигнализации непрерывного типа (АЛСН), радиосвязи и других проверок на каждый локомотив выдается журнал формы ТУ-152, который хранится постоянно на локомотиве. Заполнение журнала должно осуществляться в соответствии с Инструктивными указаниями о порядке составления отчетных и учетных форм по локомотивному хозяйству и хозяйству гражданских сооружений и водоснабжения. Ответственность за достоверность записей, состояние журнала формы ТУ-152 возлагается на машинистов, машинистов-инструкторов, мастеров в соответствии с их должностными обязанностями. В депо приписки локомотива обязаны системати-</p>

Вопрос	Комментарий
	чески производить анализ записей в журнале формы ТУ-152"
<p>Сколько раз в год должны проводиться совещания (в том числе совместные совещания по работе локомотивов, обращающихся на участках двух железных дорог) с участием заместителей начальников железных дорог, ведающих локомотивным хозяйством, начальников служб локомотивного хозяйства, начальников отдела локомотивного хозяйства отделений железных дорог, начальников локомотивных депо, мастеров, машинистов-инструкторов и, при необходимости, представителей других служб?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.1.18 "Для координации работы локомотивного депо, принятия мер по улучшению технического состояния локомотивов не менее двух раз в год должны проводиться совещания (в том числе совместные совещания по работе локомотивов, обращающихся на участках двух железных дорог) с участием заместителей начальников железных дорог, ведающих локомотивным хозяйством, начальников служб локомотивного хозяйства, начальников отдела локомотивного хозяйства отделений железных дорог, начальников локомотивных депо, мастеров, машинистов-инструкторов и, при необходимости, представителей других служб. Совещания должны проводиться, как правило, весной (рассмотрение итогов работы за зиму и проверка подготовки к летним перевозкам) и осенью (рассмотрение итогов летней работы и проверка подготовки к зиме). Не реже одного раза в полугодие должны производиться взаимные проверки работы ПТОЛ с участием заместителей начальников локомотивного депо, старших мастеров или мастеров, машинистов-инструкторов и приемщиков локо-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>мотивов. При проверках должно оцениваться качество выполнения всех видов ТО и текущего ремонта. Результаты совещаний и проверок должны быть оформлены протоколами, а в необходимых случаях приказами"</p>
<p>Где должен находиться перечень работ по техническому обслуживанию локомотивов с распределением их между локомотивными бригадами на участках их обращения?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.2.1.4 "Перечень работ по техническому обслуживанию локомотивов с распределением их между локомотивными бригадами на участках их обращения должен находиться на каждом локомотиве в кабине машиниста, и принимающая бригада обязана контролировать выполнение указанных в нем работ сдающей бригадой"</p>
<p>Что обязана проверить принимающая локомотив бригада по журналу формы ТУ-152?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.2.2.1 "Принимающая локомотив бригада обязана по журналу формы ТУ-152 проверить даты выполнения последнего технического обслуживания ТО-2, проверки АЛСН, КЛУБ и радиосвязи, ознакомиться с замечаниями локомотивной бригады, сдающей локомотив, и с записями о выполнении ремонта по этим замечаниям. При выдаче локомотива под пассажирский поезд, для работы "в одно лицо", машинист должен произвести приемку локомотива из ТО-2 и произвести проверку тормозного оборудования и приборов</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>безопасности (системы автоматического управления тормозами, телемеханической системы контроля бодрствования машиниста, АЛСН, КЛУБ), радиосвязи"</p>
<p>Каким документом устанавливается объем обязательных работ ТО-2 локомотивов?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.3.3 "Объем обязательных работ ТО-2 локомотивов устанавливаются Правилами текущего ремонта и технического обслуживания соответствующих серий электровозов и тепловозов, а при их отсутствии руководством по эксплуатации заводов-изготовителей локомотивов. Объем необходимых работ на ТО-2 по каждой железной дороге для конкретной серии локомотива утверждаются начальниками служб локомотивного хозяйства железных дорог. В приложениях 8, 9, 10, 11 к настоящей Инструкции приведены примерные перечни работ для отдельных серий локомотивов. Дополнительный состав работ на ТО-2 к объему работ, установленному правилами и инструкциями, должен определяться мастером ПТОЛ на основании содержащихся в журнале технического состояния локомотива записей локомотивных бригад о признаках неисправностей, проявившихся при эксплуатации, а также по результатам осмотра локомотива в процессе проведения ТО-2. На локомотивах, оборудованных встроенными (бортовыми) устройствами диагностирования, мастер ПТОЛ для определения дополнительного состава работ должен использовать данные, полученные с помощью таких устройств. Для проверки исправности локомотивного оборудования, сокращения времени поиска неисправных участков электроцепей, аппаратов, узлов локомотива, а также для установления причин неисправностей, при выполнении ТО-2 надлежит использовать переносные или стационарные средства кон-</p>

Вопрос	Комментарий
	троля и диагностирования, аттестованные в установленном порядке и рекомендованные МПС России для применения"

Вопрос	Комментарий
<p>Разрешается ли эксплуатация локомотивов, не прошедших в установленные сроки ТО-2?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.3.7 "На старшего мастера (мастера) возлагается ответственность за координацию и организацию всей работы ПТОЛ, качество и своевременность выполнения ТО-2, безопасность работы ремонтных бригад и содержание оборудования и инвентаря в исправном состоянии. Обеспечение запасными частями и материалами возлагается на лицо, утвержденное начальником локомотивного депо (старшего мастера, начальника отдела материально-технического снабжения локомотивного депо, заместителя начальника локомотивного депо по ремонту и т.п.) Мастером (бригадиром), возглавляющим сменную бригаду, контролируется выполнение обязательных работ по ТО-2 и работ по записям машинистов в журнале формы ТУ-152, осуществляется осмотр наиболее ответственных узлов локомотива. Мастер несет ответственность за качество проведенного бригадой ТО-2 и выполнение ремонта. Мастер (бригадир) обязан производить запись в журнале формы ТУ-152 с конкретным указанием выполненного ремонта, записанного машинистом, и указанием фамилии исполнителя, а также ставить штамп о производстве ТО-2, где указываются название ПТОЛ, дата, время суток и ставится подпись мастера (бригадира) смены (приложение 23). Эксплуатация локомотивов, не прошедших в установленные сроки ТО-2, запрещается. На мастера ПТОЛ возлагается ответственность за организацию взаимодействия со смежными службами при ТО и ремонте соответствующих узлов локомотива (радиостанции, автоматической локомотивной сигнализации и др.). Старший мастер (мастер) ПТОЛ и локомотивная бригада, принимающая локомотив из ТО-2, должны проконтролировать наличие отметок (штампов) об исправности приборов безопасности, радиостанции и другого оборудования в журнале формы ТУ-152"</p>

Вопрос	Комментарий
Какова периодичность проверок ПТОЛ начальником локомотивного отдела отделения дороги и начальником основного локомотивного депо?	Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.3.16 "Начальник локомотивного отдела отделения железной дороги (там, где оно имеется) и начальник основного локомотивного депо обязаны не реже одного раза в месяц, а заместитель начальника локомотивного депо по ремонту и эксплуатации не реже одного раза в неделю, контролировать работу ПТОЛ, качество и своевременность проведения ТО локомотивов, содержание оборудования и условия работы слесарей"
На какие должностные лица возлагается ответственность за экипировку локомотивов?	Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации № ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.4.2 "Ответственность за экипировку локомотивов возлагается на дежурных по локомотивному депо, пункту оборота локомотивов или специально выделенных начальником локомотивного депо работников"
Кто осуществляет контроль за состоянием инвентаря и инструмента, хранящегося на локомотиве?	Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации № ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.5.3 "Контроль за состоянием инструмента и инвентаря, хранящегося на локомотивах, осуществляется работниками инструментального цеха (отделения) основного локомотивного депо при проведении технических обслуживаний ТО-3, ТО-4, ТО-5 и текущих ремонтов. Пополнение и замена инструмента и инвентаря на локомотиве производятся в основном локомотивном депо или на ПТОЛ при очередном ТО-2 в соответствии с порядком, установленным начальником локомотивного депо. При работе локомотивов на двух железных дорогах этот порядок устанавливается совместным приказом начальников этих железных дорог"

Вопрос	Комментарий
<p>Какой документ оформляется при обнаружении на прибывшем в депо (пункт оборота локомотивов) локомотиве утери или порчи инструмента и инвентаря?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации № ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г. п.5.6 "При обнаружении на прибывшем в депо (пункт оборота локомотивов) локомотиве утери или порчи инструмента и инвентаря, ответственными лицами, назначенными приказом начальника локомотивного депо, составляется акт формы ТУ-156 за подписями принимающего и сдающего инструмент и инвентарь работников. Заполненный акт хранится на локомотиве до момента пополнения инструмента или инвентаря, после чего он вместе с платежным требованием высылается руководителю соответствующего локомотивного депо для взыскания допущенного ущерба с подчиненного ему виновного работника. Незаполненные бланки актов должны храниться у дежурного по локомотивному депо (пункта оборота локомотивов) "</p>
<p>Где хранится заполненный акт формы ТУ-156?</p>	<p>Инструкция по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации ЦТ-685 А.Н.Кондратенко от 27.10.1999г., п.5.6 "При обнаружении на прибывшем в депо (пункт оборота локомотивов) локомотиве утери или порчи инструмента и инвентаря, ответственными лицами, назначенными приказом начальника локомотивного депо, составляется акт формы ТУ-156 за подписями принимающего и сдающего инструмент и инвентарь работников. Заполненный акт хранится на локомотиве до момента пополнения инструмента или инвентаря, после чего он вместе с платежным требованием высылается руководителю соответствующего локомотивного депо для взыскания допущенного ущерба с подчиненного ему виновного работника. Незаполненные бланки актов должны храниться у дежурного по локомотивному депо (пункта оборота локомотивов) "</p>
<p>Какие сроки проведения весеннего комиссионного осмотра?</p>	<p>Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 1.4 "</p>
<p>Укажите периодичность проведения комиссионного осмотра локомотивов запаса?</p>	<p>Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 1.4 "</p>

Вопрос	Комментарий
Какая оценка выставляется локомотиву запаса, если обнаруженные на нем дефекты устранены до окончания осмотра, а износ деталей, узлов и систем не превышает значений, допускаемых при выпуске из ТР-3?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 2.9 "
Допускается ли выставлять различные оценки секциям многосекционного локомотива?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 2.10 "
Когда должен быть издан приказ начальника дороги о проведении комиссионного осмотра?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.1.1 "
Когда должен быть издан приказ начальника депо о проведении комиссионного осмотра?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.1.2 "
Допускается ли во время комиссионного осмотра отставлять в запас и длительный резерв локомотивы, не прошедшие комиссионный осмотр?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.1.6 "
Когда должен быть представлен в службу локомотивного хозяйства список локомотивов, подлежащих комиссионному осмотру?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.1.6 "
Когда должен быть утвержден в службе локомотивного хозяйства список локомотивов, подлежащих комиссионному осмотру?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.1.6 "
В каком состоянии должны числиться локомотивы при проведении им окрасочных работ?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.1.8 "
Допускается ли проведение комиссионного осмотра локомотива при его нахождении в другом депо или пункте оборота?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.1.9 "
Требуется ли повторно предъявлять локомотивы, находящиеся в эксплуатируемом парке, на комиссионный осмотр, если при первом предъявлении локомотива в процессе выполнения диагностических операций, замеров и	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.2.3 "

Вопрос	Комментарий
химических анализов были выявлены отклонения от предъявляемых требований?	
В какой журнал заносятся замечания членов комиссии об обнаруженных при осмотре недостатках?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.2.4 "
Как может оцениваться противопожарное состояние локомотива?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.2.10 "
Какая периодичность подведения промежуточных итогов комиссионного осмотра?	Инструктивные указания о порядке проведения комиссионного осмотра локомотивного парка № ЦТтр-9в/15 от 12.03.2005г. п. 3.4.1 "
Как классифицируется порча локомотива в пассажирском поезде с требованием вспомогательного локомотива?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.1.2 "В соответствии с классификацией нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (приложение 2 к приказу МПС РФ от 8 января 1994 г. N 1Ц) "порча локомотива с требованием вспомогательного локомотива в пассажирском поезде" относится к особым случаям брака в работе, "неисправность локомотива" - к случаям брака в работе"
Что считается неисправностью локомотива?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 05.08.1994г., п.1.4 "Неисправностью локомотива считается его повреждение или отказ, в результате которого допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более"

Вопрос	Комментарий
Как учитываются случаи порчи и неисправности локомотивов?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.1.6 "Случаи порчи и неисправности локомотивов, связанные с нарушением локомотивной бригадой своих обязанностей, учитываются за депо приписки локомотивных бригад, а если порчи и неисправности произошли по техническим причинам, то они учитываются за депо приписки локомотивов "
Какие повреждения и отказы подлежат к учёту?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ- 291 от 5.08.1994г., п.1.7 "Случаи повреждений и отказов сборочных единиц и деталей учитываются при плановых видах текущего ремонта и технического обслуживания (ТР и ТО), а также неплановом ремонте локомотивов (НР). Учету подлежат повреждения и отказы сборочных единиц и деталей, требующие восстановления, замены, регулировки характеристик и вызывающие увеличение объемов работ, норм трудоемкости, времени ремонта и технического обслуживания, установленных нормативной документацией. Для учета повреждений и отказов сборочных единиц и деталей локомотивов используются формы первичного учета, приведенные в приложении 2"
Что является первичным документом учёта порчи и неисправности локомотива?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.3.1 "Первичным документом учета порчи и неисправности локомотива является первый экземпляр акта служебного расследования формы РБУ-3. На основании этого акта в локомотивных депо, отделе локомотивного хозяйства и аппарате по безопасности движения поездов отделения железной дороги все случаи порч и неисправностей локомотивов заносятся в книгу формы РБУ-7"

Вопрос	Комментарий
<p>В журналах какой формы производится запись данных о повреждениях и отказах связанных с ремонтом, освидетельствованием и испытанием сборочных единиц и деталей локомотива?</p>	<p>Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.3.4 "На основании данных книги формы ТУ-28, а также других действующих учетных форм по локомотивному хозяйству, связанных с ремонтом, освидетельствованием, испытанием сборочных единиц и деталей локомотива, системный учет часто повторяющихся повреждений и отказов (а по локомотивам опытным и находящимся на гарантийном пробеге - всех) осуществляется в книгах форм ТУ-29 или ТУ-29ВЦ отдельно по видам тяги специализированными начальником депо. Запись данных о повреждениях и отказах, их кодирование осуществляется в соответствии с действующими указаниями МПС о порядке заполнения книг форм ТУ-29 и ТУ-29ВЦ. На основании этих данных, а также данных, учтенных в книге формы РБУ-7, составляются отчеты форм РБ-2Т и ТО-15. Начальник депо, не позднее 3-го числа каждого месяца, следующего за отчетным периодом, проверяет правильность заполнения книг форм РБУ-7, ТУ-29, ТУ-29ВЦ и принимает необходимые меры по обеспечению правильности и полноты учета порч, неисправностей, повреждений и отказов локомотивов и их оборудования"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На основании каких данных составляются отчёты формы РБ-2Т и ТО-15?</p>	<p>Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ 291 от 5.08.1994г., п.3.4 "На основании данных книги формы ТУ-28, а также других действующих учетных форм по локомотивному хозяйству, связанных с ремонтом, освидетельствованием, испытанием сборочных единиц и деталей локомотива, системный учет часто повторяющихся повреждений и отказов (а по локомотивам опытным и находящимся на гарантийном пробеге - всех) осуществляется в книгах форм ТУ-29 или ТУ-29ВЦ отдельно по видам тяги специализированными, назначенными начальником депо. Запись данных о повреждениях и отказах, их кодирование осуществляется в соответствии с действующими указаниями МПС о порядке заполнения книг форм ТУ-29 и ТУ-29ВЦ. На основании этих данных, а также данных, учтенных в книге формы РБУ-7, составляются отчеты форм РБ-2Т и ТО-15. Начальник депо, не позднее 3-го числа каждого месяца, следующего за отчетным периодом, проверяет правильность заполнения книг форм РБУ-7, ТУ-29, ТУ-29ВЦ и принимает необходимые меры по обеспечению правильности и полноты учета порч, неисправностей, повреждений и отказов локомотивов и их оборудования"</p>
<p>В течение какого времени после происшествия, связанного с отказом локомотива, составляются акты формы РБУ-3 и ТЭУ-21?</p>	<p>Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.2.13 "После осмотра локомотива, выявления причин его порчи или неисправности, не позднее 48 часов с момента происшествия, лица, возглавляющие расследование, составляют акты формы РБУ-3 и ТЭУ-21. По усмотрению начальника локомотивного депо акт формы ТЭУ-21 может составляться и в случаях непланового ремонта, повреждения и отказа локомотивов. К акту ТЭУ-21 прилагают необходимые эскизы или фотографии поврежденной детали, сборочной единицы. При изломе осей, осевых шеек, бандажей, зубчатых колес колесных пар представляются также результаты лабораторного исследова-</p>

Вопрос	Комментарий
	ния металла"
В какой срок начальником локомотивного депо разбираются случаи порчи и неисправности локомотивов при производстве ?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.2.14 "Случаи порчи или неисправности локомотива не позднее трехсуточного срока разбираются на производстве начальником локомотивного депо"
В какой срок разбираются случаи порчи и неисправности локомотивов начальником отделения железной дороги?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.2.15 "Обстоятельства случая порчи локомотива рассматриваются лично начальником отделения железной дороги не позднее, чем в пятидневный срок, заместителем начальника железной дороги, ведающим локомотивным хозяйством, - в семидневный срок"
В какой срок разбираются случаи порчи и неисправности локомотивов заместителем начальника железной дороги по локомотивному хозяйству?	Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.2.15 "Обстоятельства случая порчи локомотива рассматриваются лично начальником отделения железной дороги не позднее, чем в пятидневный срок, заместителем начальника железной дороги, ведающим локомотивным хозяйством, - в семидневный срок"

Вопрос	Комментарий
<p>Какие должностные лица несут ответственность за правильность и полноту первичного учета порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов?</p>	<p>Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., п.3.8 "Ответственность за правильность и полноту первичного учета порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов несут начальники локомотивных депо и начальники отделений железных дорог"</p>
<p>Как расшифровывается термин - повреждение локомотива?</p>	<p>Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., Приложение 1, п.1 "Повреждение - событие, заключающееся в нарушении исправности локомотива (его сборочных единиц и деталей)"</p>
<p>Какие сведения заносятся в журнал ТУ-29?</p>	<p>Инструкция о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава ЦТ-291 от 5.08.1994г., Приложение 2, п.8 "Форма ТУ-29. Книга повреждений и неисправностей локомотивов, моторвагонного подвижного состава и их оборудования"</p>
<p>В соответствии с какими документами осуществляется подготовка электровозов к работе в зимних условиях?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.3 "Подготовка электровозов к работе в зимних условиях должна осуществляться в соответствии с указанием ОАО "РЖД" России о подготовке федерального железнодорожного транспорта к работе в зимних условиях, планом основных организационно-технических мероприятий Департамента локомотивного хозяйства ОАО "РЖД" России по подготовке к работе в зимних условиях, Инструкцией по подготовке локомотивного хозяйства к работе в зимних условиях, требованиями настоящей Инструкции, а также приказами, планами (мероприятиями), местными инструкциями, разрабатываемыми в депо, отделениях и управлениях железных дорог"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На какие группы разделены железные дороги РФ в соответствии с Инструкцией по подготовке локомотивного хозяйства к работе в зимних условиях?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.5 "В соответствии с Инструкцией по подготовке локомотивного хозяйства к работе в зимних условиях железные дороги Российской Федерации подразделяются на две группы. Октябрьская, Горьковская, Северная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная, Сахалинская железные дороги относятся к первой группе. Калининградская, Московская, Северо-Кавказская, Юго-Восточная железные дороги относятся ко второй группе. Мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних условиях должны быть выполнены: для железных дорог первой группы - не позднее 1 октября; для железных дорог второй группы - не позднее 1 ноября. На железных дорогах первой группы в зависимости от погодных условий, с разрешения начальника службы локомотивного хозяйства железной дороги, допускается установка воздухоочистительных фильтров на боковые и крышевые воздухозаборные устройства электровозов до 15 октября"</p>
<p>В какие календарные сроки должны быть выполнены мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних условиях?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.5 "Мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних условиях должны быть выполнены: для железных дорог первой группы - не позднее 1 октября; для железных дорог второй группы - не позднее 1 ноября"</p>
<p>На каких видах ремонта должна осуществляться полная подготовка к работе электровозов к работе в зимних условиях?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.6 "Подготовка электровозов к работе в зимних и летних условиях должна, как правило, выполняться соответственно при осеннем и весеннем комиссионном осмотре на очередных текущих ремонтах ТР-1 и ТР-2, а также при выполнении текущего ремонта ТР-3. В случае, если электровоз в период проведения комиссионного осмотра, не попадает по графику на ТР-1 или ТР-2, разрешается производить подготовку электровоза для</p>

Вопрос	Комментарий
	работы в зимних или летних условиях на техническом обслуживании ТО-3, а отдельные работы такие, как установка воздухоочистительных фильтров и на ТО-2"
В каком документе отражаются результаты выполнения мероприятий по подготовке электровозов в зимних условиях?	Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.7 "Результаты выполнения мероприятий по подготовке электровоза к работе в зимних или летних условиях заносятся мастерами участков депо в книгу записи ремонта локомотива формы ТУ-28 и отмечаются на специальном графике-экране для приписного парка электровозов. В график-экран заносятся все основные мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних или летних условиях"
Кем устанавливаются конкретные сроки выполнения мероприятий по подготовке электровозов в зимних условиях для каждого депо?	Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.8 "Конкретные сроки выполнения мероприятий по подготовке электровозов к работе в зимних или летних условиях устанавливаются начальником службы локомотивного хозяйства железной дороги для каждого депо с учетом требований настоящей Инструкции и местных условий эксплуатации. При эксплуатации электровозов, обращающихся на двух железных дорогах, сроки подготовки к работе в зимних или летних условиях должны быть установлены в совместном приказе начальников этих железных дорог с учетом требований Инструкции по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации"

Вопрос	Комментарий
<p>Как устанавливаются сроки подготовки электровозов к работе в зимних условиях, обращающихся в пределах нескольких железных дорог?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.8 "Конкретные сроки выполнения мероприятий по подготовке электровозов к работе в зимних или летних условиях устанавливаются начальником службы локомотивного хозяйства железной дороги для каждого депо с учетом требований настоящей Инструкции и местных условий эксплуатации. При эксплуатации электровозов, обращающихся на двух железных дорогах, сроки подготовки к работе в зимних или летних условиях должны быть установлены в совместном приказе начальников этих железных дорог с учетом требований Инструкции по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации"</p>
<p>В какие сроки должны быть подготовлены к работе в зимних условиях электровозы, выпускаемые заводами с капитального ремонта?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.9 "Электровозы, выпускаемые заводами с капитального ремонта в период с 1 сентября по 15 марта, должны быть подготовлены к работе в зимних условиях, а с 16 марта по 1 сентября - к летним условиям работы. Подготовка на заводах по ремонту электровозов к работе в зимних или летних условиях производится в соответствии с требованиями настоящей Инструкции за отдельную плату по договорам между железными дорогами и заводами (если эти работы не учтены в стоимости капитального ремонта электровозов)"</p>
<p>В какой период времени замеряется температура наружного воздуха в зимний период в депо?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.1.13 "В депо, на ПТОЛ и в местах отстоя электровозов в ожидании работы следует организовать наблюдение за изменением температуры наружного воздуха для принятия решения о подогреве электрических машин при оттепелях в целях предупреждения образования инея на коллекторах и обмотках. Наблюдение осуществляется дежурными по депо или другими работниками, назначенными начальником депо. Запись температуры производится через каждые три часа в настольном журнале дежурного по депо"</p>

Вопрос	Комментарий
	(формы ТУ-1 или ТУ-1 ВЦЕ, или ТУ-2)"
При каком виде ремонта производится замена летних сортов смазок на зимние?	Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.2.1.3 "Замена летних сортов смазок на зимние и наоборот осуществляется, как правило, при очередном текущем ремонте или техническом обслуживании ТО-3 в основном депо. При замене должно быть исключено смешивание смазок разных марок на участках обращения электровозов"
При переводе смазки с летней на зимнюю, какие узлы электровоза переводятся на зимнюю смазку с отметкой в журнале ТУ-152?	Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.2.1.4 "В книге записи ремонта локомотива формы ТУ-28 делается отметка о дате замены и марке смазки в узлах трения электровоза. Кроме того, на последних страницах журнала технического состояния локомотива формы ТУ-152 делается аналогичная отметка о замене смазки в моторно-осевых подшипниках и кожухах тяговой зубчатой передачи"
Допускается ли сушка обмоток тяговых двигателей в зимнее время комбинированным способом?	Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.6.1 "В зимних условиях работы изоляция обмоток тяговых двигателей может увлажняться в результате проникновения снега в тяговые двигатели и образования инея на коллекторах и обмотках. Для сушки изоляции обмоток тяговых двигателей можно применять горячий воздух от стационарных калориферных установок, постоянный электрический ток низкого напряжения от специального источника и комбинированный способ - одновременно горячим воздухом и током низкого напряжения"

Вопрос	Комментарий
<p>При каких максимальных температурах горячего воздуха разрешается комбинированная сушка изоляции обмоток тяговых двигателей?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., п.6.4 "Комбинированная сушка изоляции обмоток тяговых двигателей производится при температуре воздуха 90-100 град.С и токах электродвигателей, указанных в пункте 6.3 настоящей Инструкции. Для ускорения процесса удаления влаги из внутренних слоев изоляции обмоток тяговых двигателей и охлаждения коллекторных пластин подщелками следует через 4-5 ч снизить температуру охлаждающего воздуха до 50-60 град.С. Переход на этот режим ускорит удаление влаги из внутренних слоев изоляции обмоток тяговых двигателей, поскольку перепады температуры и влажности будут направлены к поверхности. Кроме того, снизится температура пластин подщелками за счет охлаждения коллектора воздухом от калориферной установки"</p>
<p>Какие средства применяются для борьбы с гололёдом на контактном проводе?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., приложение 4 "Вибропантограф предназначен для механической очистки гололеда с контактных проводов и устанавливается непосредственно на токоприемники типа Т5-М1 (П-5), П-1В, Л-13У1 (ТЛ-13У), Л-1У-01 электровозов постоянного и переменного тока. Пневмобарабан предназначен для очистки гололеда с контактного провода и устанавливается непосредственно на токоприемники типа Т-5М1 (П-5), П-1В, Л-13У1 (ТЛ-13У), Л-1У-01 электровозов постоянного и переменного тока"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что должен предпринять машинист на ЭПС в случае обнаружения ненормального токосъёма по причине гололёдообразования на контактной сети?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.10 "Во время движения с появлением ненормального токосъёма (сильное искрение между контактной сетью и токоприемниками, отрывы токоприемников вследствие неисправности контактной сети или токоприемников) машинист сообщает об этом ЭЧЦ, в порядке, предусмотренном пунктом 2 настоящей Инструкции, и производит смену рабочих токоприемников. ЭЧЦ направляет на место ненормального токосъёма работников ЭЧК для проверки ее состояния. Если ненормальный токосъём происходит в результате образования на контактной сети и токоприемниках гололеда, изморози, инея или повышенных токовых нагрузок машинист поднимает на ЭПС дополнительный токоприемник в соответствии с требованиями инструкции о порядке использования токоприемников электроподвижного состава при различных условиях эксплуатации"</p>
<p>Какие меры предпринимаются в случае обнаружения на ПТО следов взаимодействия полоза токоприёмника за пределами рабочей части полоза и контактной сети?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.11 "При обнаружении на пункте технического обслуживания локомотивов (далее - ПТОЛ) и в ТЧ ударов, подбоев на токоприемниках, сколов и трещин угольных вставок, отрывов металлокерамических или металлоуглеродистых накладок, следов взаимодействия контактного провода за пределами рабочей части полоза токоприемника мастер ПТОЛ сообщает об этом ЭЧЦ. Особое внимание при этом обращается на однотипные повреждения угольных вставок, накладок полозов, места их расположения на полозе. Об этом делается отметка в специально заведенном журнале с указанием даты, времени, характера нарушения, фамилии ЭЧЦ, которому передано сообщение. ЭЧЦ немедленно организывает внеочередной осмотр контактной сети с целью выявления и устранения ее неисправностей и о</p>

Вопрос	Комментарий
	принятых мерах уведомляет ТЧ"

Вопрос	Комментарий
<p>Какие документы оформляются по прибытии ЭПС с повреждённым токоприёмником на конечную станцию или в локомотивное депо?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.12 "По прибытию ЭПС на станцию или в ТЧ составляется первичный акт произвольной формы в двух экземплярах за подписью машиниста или представителя ТЧ и работника ЭЧК (ЭЧ) с указанием характера повреждения или отказа и причин, вызвавших повреждение или отказ токоприёмников или контактной сети. Разрешается при наличии времени составлять первичный акт на месте повреждения или отказа, не допуская при этом неоправданной задержки поездов. В первичном акте указываются фамилия, имя, отчество машиниста и его помощника, данные о месте, дате и времени повреждения или отказа, сведения о поезде (номер, число осей, масса), серия и номер ЭПС, ТЧ приписки ЭПС и ТЧ приписки локомотивной бригады. Подробно излагается, что повреждено на токоприёмнике и контактной сети, а также обстоятельства, при которых произошло повреждение (отказ) токоприёмников или контактной сети: во время движения, стоянки, отправления; при подъеме или опускании токоприёмников; при каком количестве поднятых токоприёмников; при каких погодных условиях и другие обстоятельства, а также предполагаемая или уже известная причина повреждения (отказа). При этом недопустимы общие формулировки типа "неправильные действия машиниста", "неисправность электроваза", "неисправность контактной сети" без указания конкретного вида неисправности оборудования, узла, детали и неправильных действий машиниста. Допускается запись: "Причину повреждения установить не удалось". Представители ТЧ и ЭЧК передают комиссии ТЧ и ЭЧ первичные акты и поврежденные части устройств контактной сети (обрезанные концы пережженного или оборванного контактного провода, фиксаторы, струнки, клеммные зажимы, изоляторы и другие детали) и токоприёмников (полозы, угольные вставки или токосъемные накладки, каретки, шарнирные узлы, трубы верхних или нижних рам, опорные изоляторы токоприёмников, воздушные полиэтиленовые рукава и другие детали). В акт вносят перечень</p>

Вопрос	Комментарий
	поврежденных деталей, отобранных для дальнейшего расследования"

Вопрос	Комментарий
<p>При составлении первичного акта о повреждении токоприёмника возможно ли применение формулировок типа "неправильные действия машиниста", "неисправность электровоза", "неисправность контактной сети"?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.12 "По прибытию ЭПС на станцию или в ТЧ составляется первичный акт произвольной формы в двух экземплярах за подписью машиниста или представителя ТЧ и работника ЭЧК (ЭЧ) с указанием характера повреждения или отказа и причин, вызвавших повреждение или отказ токоприёмников или контактной сети. Разрешается при наличии времени составлять первичный акт на месте повреждения или отказа, не допуская при этом неоправданной задержки поездов. В первичном акте указываются фамилия, имя, отчество машиниста и его помощника, данные о месте, дате и времени повреждения или отказа, сведения о поезде (номер, число осей, масса), серия и номер ЭПС, ТЧ приписки ЭПС и ТЧ приписки локомотивной бригады. Подробно излагается, что повреждено на токоприёмнике и контактной сети, а также обстоятельства, при которых произошло повреждение (отказ) токоприёмников или контактной сети: во время движения, стоянки, отправления; при подъеме или опускании токоприёмников; при каком количестве поднятых токоприёмников; при каких погодных условиях и другие обстоятельства, а также предполагаемая или уже известная причина повреждения (отказа). При этом недопустимы общие формулировки типа "неправильные действия машиниста", "неисправность электровоза", "неисправность контактной сети" без указания конкретного вида неисправности оборудования, узла, детали и неправильных действий машиниста. Допускается запись: "Причину повреждения установить не удалось". Представители ТЧ и ЭЧК передают комиссии ТЧ и ЭЧ первичные акты и поврежденные части устройств контактной сети (обрезанные концы пережженного или оборванного контактного провода, фиксаторы, струнки, клеммные зажимы, изоляторы и другие детали) и токоприёмников (полозы, угольные вставки или токосъемные накладки, каретки, шарнирные узлы, трубы верхних или нижних рам, опорные изоляторы токоприёмников, воздушные полиэтиленовые рукава и другие детали). В акт вносят перечень</p>

Вопрос	Комментарий
	поврежденных деталей, отобранных для дальнейшего расследования"

Вопрос	Комментарий
<p>В соответствии с каким документом проводится расследование повреждений и отказов токоприёмников?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" №ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.13 "Расследование повреждений и отказов токоприёмников ЭПС, контактной сети в результате неудовлетворительного их взаимодействия проводится комиссией, в которую входят руководители ТЧ и ЭЧ, а также специалисты ТЧ и ЭЧ. Расследование повреждений и отказов токоприёмников осуществляется в соответствии с инструкцией о порядке расследования и учета случаев порч, неисправностей, непланового ремонта, повреждений и отказов локомотивов и моторвагонного подвижного состава"</p>
<p>Какое должностное лицо возглавляет на месте расследование случая порчи ЭПС с требованием вспомогательного локомотива в пассажирском поезде из-за повреждения или отказа токоприёмника?</p>	<p>"Инструкция о порядке действий локомотивных бригад и работников, дистанций электроснабжения при повреждении токоприёмников, контактной сети и комиссионном рассмотрении случая повреждения" № ЦТ-ЦЭ-860 от 9.10.2001г., п.13 "Расследование случая порчи ЭПС с требованием вспомогательного локомотива в пассажирском поезде из-за повреждения (отказа) токоприёмника (особый случай брака в работе) возглавляет на месте первый заместитель начальника отделения железной дороги"</p>
<p>К какой категории работников относятся машинисты и их помощники?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.2 "К работникам локомотивной бригады относятся машинист локомотива (МВПС), помощник машиниста локомотива (МВПС) и кочегар паровоза"</p>
<p>Какими документами определяется возможность назначения на должность машиниста локомотивов (МВПС)?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.4 "Машинистом локомотива (МВПС) может быть назначено лицо, имеющее свидетельство установленного образца на право управления локомотивом или МВПС соответствующего вида тяги, а также заключение машиниста-инструктора, прикрепленного к колонне локомотивных бригад, о допуске к самостоятельному управлению локомотивом (МВПС) на конкретных участках и железнодорожных станциях (далее - станция)"</p>

Вопрос	Комментарий
Кем и при каких условиях дается заключение о допуске к самостоятельной работе машинистом локомотива (МВПС)?	Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.14 "Машинистом локомотива (МВПС) может быть назначено лицо, имеющее свидетельство установленного образца на право управления локомотивом или МВПС соответствующего вида тяги, а также заключение машиниста-инструктора, прикрепленного к колонне локомотивных бригад, о допуске к самостоятельному управлению локомотивом (МВПС) на конкретных участках и железнодорожных станциях (далее - станция)"
Какие существуют сроки формирования персонального состава локомотивных бригад?	Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.19 "Персональный состав локомотивных бригад корректируется два раза в год (к летнему и зимнему графику движения поездов) с учетом деловых и моральных качеств, психологической совместимости работников, рекомендаций психолога и утверждается по представлению начальника локомотивного депо приказом начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - заместителя начальника железной дороги по локомотивному хозяйству. При формировании персонального состава локомотивных бригад к машинисту локомотива (МВПС) или помощнику машиниста локомотива (МВПС), имеющему стаж работы в должности менее одного года, должен прикрепляться соответственно помощник машиниста локомотива (МВПС) или машинист локомотива (МВПС), имеющий стаж работы в должности более одного года"
По разрешению каких должностных лиц может быть изменён персональный состав локомотивных бригад?	Должностная инструкция локомотивной бригаде ЦТ-40, п.21 "Внесение изменений в персональный состав локомотивных бригад допускается: а) по приказу начальника локомотивного депо при подготовке к новому графику; б) в виде исключения, при вынужденных обстоятельствах (увольнение, перевод на другую работу, болезнь одного из членов бригады) машинистом-инструктором по согласованию с психологом с разрешения начальника локомотивного депо или заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации в любое время суток с изданием приказа по депо о формировании локомотивных бригад"

Вопрос	Комментарий
<p>При каком перерыве в работе машинист допускается к выполнению должностных обязанностей только после выполнения контрольно-инструкторской поездки и получения положительного заключения машиниста-инструктора?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.25 "При перерыве в работе от трех до шести месяцев, если за это время произошли какие-либо изменения на обслуживаемых участках или станциях (в расположении сигналов, средствах связи и т.п.), машинист локомотива (МВПС) допускается к самостоятельной работе после проведения с ним дополнительного инструктажа, проверки знаний об особенностях работы в измененных условиях на обслуживаемых участках и выполнения с ним контрольно-инструкторской поездки на одном из этих участков"</p>
<p>Кому разрешается передавать управление локомотивом?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.26 "Машинист локомотива (МВПС) не имеет права передавать управление локомотивом или МВПС другим лицам, за исключением машиниста-инструктора или машиниста, передающего опыт вождения поездов. В целях практической подготовки машинистов локомотивов (МВПС) из числа помощников машинистов, а также переквалификации работников локомотивных бригад на управление ТПС других видов тяги и видов движения, машинист может передавать управление ТПС под своим наблюдением и под личную ответственность помощнику машиниста или машинисту, проходящему стажировку, при наличии записи машиниста-инструктора о возможности передачи управления в служебном формуляре машиниста, сделанной на основании соответствующего приказа начальника локомотивного депо"</p>
<p>При каких условиях машинисту разрешается отлучиться с локомотива?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.27 "Машинисту локомотива (МВПС) во время работы запрещается покидать ТПС. В исключительных случаях машинист локомотива (МВПС) может по согласованию с поездным диспетчером или дежурным по станции (при нахождении на станции) покинуть ТПС, остановив поезд (ТПС) в месте, обеспечивающем безопасность движения и безопасный пропуск подвижного состава по соседним железнодорожным путям, и закрепив в установленном порядке поезд (ТПС) от самопроизвольного ухода. При отсутствии помощника машиниста локомотива (МВПС) машинист локомотива (МВПС) может по согласованию с дежурным по станции покинуть ТПС только по-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>сле приведения ТПС в нерабочее состояние, закрепления в установленном порядке от самопроизвольного ухода, изъятия ключей управления и запираания кабин машиниста"</p>
<p>Кто назначается проводниками в помощь машинисту, не имеющему заключения на участке обслуживания?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.28 "При необходимости выезда на участок обслуживания машиниста локомотива (МВПС), не имеющего заключения машиниста-инструктора, прикрепленного к колонне локомотивных бригад, о допуске к самостоятельному управлению локомотивом (МВПС) на этом участке, в помощь машинисту локомотива (МВПС) должен выделяться проводник из числа машинистов-инструкторов или машинистов локомотивов (МВПС), имеющих такое заключение, или помощников машиниста локомотива (МВПС), имеющих свидетельство на право управления локомотивом и стаж работы на указанном участке не менее двух лет, а также запись машиниста-инструктора в служебном формуляре о возможности сопровождения поезда в качестве проводника по участку обслуживания. Проводник обязан сообщать машинисту локомотива (МВПС) информацию, необходимую для обеспечения безопасного проследования поезда по всему участку сопровождения. Проводник и машинист локомотива (МВПС) в этом случае несут равную ответственность за обеспечение безопасности движения и выполнение графика движения поездов"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что должен иметь при себе на работе машинист локомотива?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.33"на работе иметь при себе: машинист - служебное удостоверение с заверенной работником отдела кадров записью о сдаче свидетельства на право управления локомотивом (МВПС) и свидетельства о присвоении класса квалификации в отдел кадров локомотивного депо, удостоверение о допуске к работам на электроустановках, маршрут машиниста, служебный и технический формуляры машиниста, талон предупреждения, расписание движения поездов, выписки из технико-распорядительных актов станций обслуживаемого участка, выписки об установленных скоростях движения поездов, режимные карты"</p>
<p>Каким должностным лицам подчиняются работники локомотивных бригад при нахождении в основном и оборотном депо, пункте оборота локомотивов и подмены локомотивных бригад?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.33 " выполнять оперативные распоряжения дежурных по основному или оборотному локомотивному депо, пунктов оборота локомотивов и подмены локомотивных бригад, машинистов-инструкторов локомотивных депо, обслуживающих данный участок"</p>
<p>Приказы каких должностных лиц обязан выполнять машинист при ведении поезда и выполнении маневровой работы?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.34 "выполнять приказы, оперативные распоряжения диспетчеров, дежурных по станциям и других должностных лиц, ответственных за организацию движения поездов и производство маневров на обслуживаемых участках и станциях"</p>
<p>Каким узлам экипажной части необходимо уделять особое внимание при осмотрах на промежуточных станциях в пути следования?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.34 "Особое внимание уделять проверке состояния деталей экипажной части, буксового узла, колесных пар при приемке и сдаче ТПС, а также при осмотрах ТПС во время стоянок на промежуточных станциях"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В каких случаях не сдаётся справка о тормозах формы ВУ-45?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.34 "После завершения поездки (смены) работники локомотивных бригад обязаны: а) сдать дежурному по локомотивному депо в установленном порядке оформленный маршрут машиниста, служебные формуляры машиниста и помощника машиниста, скоростемерные ленты или электронные блоки памяти за выполненную поездку (смену), бланки предупреждений формы ДУ-б1, другие бланки и разрешения (при их выдаче за время поездки (смены), справку о тормозах формы ВУ-45 (за исключением случаев смены бригад без отцепки локомотива от поезда), ключи управления локомотивом (МВПС) и ключи от кабин машиниста, а также подлежащие сдаче инструменты и инвентарь"</p>
<p>Как докладывается об обнаружении локомотивной бригадой недостатков, угрожающих безопасности движения?</p>	<p>Должностная инструкция локомотивной бригаде № ЦТ-40, п.35 "После завершения поездки (смены) работники локомотивных бригад обязаны: обо всех выявленных недостатках, негативно влияющих на безопасность движения, выполнение графика движения поездов и рациональное использовании рабочего времени локомотивных бригад, сделать запись в книге замечаний машиниста, а при угрозе жизни или здоровью работников железнодорожного транспорта - в журнале «Человек на пути»"</p>
<p>Что устанавливает регламент переговоров при выполнении поездной и маневровой работы?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п1.1 "Регламент переговоров при поездной и маневровой работе (далее - Регламент) устанавливает порядок переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава (далее - локомотив), а также переговоров машиниста и помощника машиниста локомотива (далее - машинист и помощник машиниста) по радиосвязи с работниками хозяйства перевозок во время движения по участкам и железнодорожным станциям железной дороги, а также при производстве маневровой работы"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Когда выполняется локомотивной бригадой регламент переговоров «минутная готовность» перед отправлением со станции?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.2.1 "Перед отправлением поезда с железнодорожной станции (далее -станция) при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент "Минута готовности" в виде диалога, при котором помощник машиниста задает машинисту вопросы о состоянии и показании приборов локомотива, наличии необходимых для следования поезда документов. Во время выполнения регламента "Минута готовности" машинист и помощник машиниста обязаны проверить и доложить друг другу: о наличии поездных документов и бланка предупреждений (на промежуточных станциях регламент "Минута готовности" выполняется для сборных и вывозных поездов в случае изменения количества вагонов поезда). Машинист должен проверить наличие бланка предупреждений у помощника машиниста; о включении приборов безопасности и радиостанции; о положении ручного тормоза; о наличии справки формы ВУ-45 об обеспечении поезда тормозами, времени стоянки от последнего опробования тормозов (для грузовых поездов - о плотности тормозной магистрали поезда __ сек.); о соответствии номера хвостового вагона поездным документам (кроме моторвагонного подвижного состава (МВПС), специального самоходного подвижного состава (ССПС) и резервного локомотива); о положении ручки крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях __ кгс/см ; о показании локомотивного светофора или блока индикации КЛУБ (далее - локомотивный светофор); о показании выходного (маршрутного) светофора с пути отправления; об установленной скорости следования по маршруту отправления __ км/час. Машинист, убедившись в соответствии разрешающих показаний выходного (маршрутного) и локомотивного светофоров с пути отправления, и при отсутствии сигналов остановки, подаваемых с пути и поезда, приводит поезд в движение "</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что предусмотрено выполнением регламента «минута готовности» для включения отправления поезда с недостаточным давлением тормозной и напорной магистрали?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.2.1 "Перед отправлением поезда с железнодорожной станции (далее - станция) при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент "Минута готовности" в виде диалога, при котором помощник машиниста задает машинисту вопросы о состоянии и показании приборов локомотива, наличии необходимых для следования поезда документов. Во время выполнения регламента "Минута готовности" машинист и помощник машиниста обязаны проверить и доложить друг другу: о наличии поездных документов и бланка предупреждений (на промежуточных станциях регламент "Минута готовности" выполняется для сборных и вывозных поездов в случае изменения количества вагонов поезда). Машинист должен проверить наличие бланка предупреждений у помощника машиниста; о включении приборов безопасности и радиостанции; о положении ручного тормоза; о наличии справки формы ВУ-45 об обеспечении поезда тормозами, времени стоянки от последнего опробования тормозов (для грузовых поездов - о плотности тормозной магистрали поезда __ сек.); о соответствии номера хвостового вагона поездным документам (кроме моторвагонного подвижного состава (МВПС), специального самоходного подвижного состава (ССПС) и резервного локомотива); о положении ручки крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях __ кгс/см ; о показании локомотивного светофора или блока индикации КЛУБ (далее - локомотивный светофор); о показании выходного (маршрутного) светофора с пути отправления; об установленной скорости следования по маршруту отправления __ км/час. Машинист, убедившись в соответствии разрешающих показаний выходного (маршрутного) и локомотивного светофоров с пути отправления, и при отсутствии сигналов остановки, подаваемых с пути и поезда, приводит поезд в движение "</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В каких случаях дублируется положение стрелочных переводов и правильность приготовления маршрута?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.2.3, п.3.13 "Помощник машиниста обязан доложить машинисту о правильном приготовлении маршрута следования поезда по некодированным путям станции в пределах видимости по следующей форме: "Маршрут приготовлен правильно с ... пути на ... путь". Машинист, убедившись в правильном приготовлении маршрута, обязан повторить: "Вижу, маршрут приготовлен правильно". Помощник машиниста обязан доложить машинисту показание выходного (маршрутного) светофора при его проследовании (за 10-15 метров до выходного (маршрутного) светофора) по следующей форме: "Маршрутный (выходной) сигнал с ...пути (называет показание сигнала)". Машинист, убедившись в показании выходного (маршрутного) светофора, обязан ответить "Вижу, выходной (маршрутный) с ...пути (называет показание сигнала)"</p>
<p>Через какой промежуток времени при следовании на запрещающий сигнал докладывается показание светофора?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.3.10 "При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора помощник машиниста обязан приблизиться к рабочему месту машиниста и проверить положение контроллера машиниста и ручек крана машиниста, давление в тормозной и напорной магистралях, напомнить машинисту о необходимости снижения скорости до 20 км/час за 400-500 метров до светофора с запрещающим показанием. После этого помощник машиниста обязан наблюдать за показанием светофора и свободностью пути, стоя на своем рабочем месте. При этом машинист и помощник машиниста при каждой подаче прибором безопасности звукового сигнала, либо при наличии на локомотиве устройства САУТ через каждые 30-40 секунд обязаны докладывать друг другу о приближении к светофору с запрещающим показанием и обеспечить остановку поезда перед этим светофором. В случае невыполнения машинистом настоящего Регламента при следовании на запрещающий сигнал светофора и непринятия машинистом мер к остановке поезда по-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>мощник машиниста обязан остановить поезд (локомотив)"</p>
<p>В каких случаях помощнику машиниста разрешается покидать кабину управления?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.3.11 "Помощнику машиниста в целях исключения случаев невыполнения настоящего Регламента запрещается покидать кабину управления локомотивом в следующих случаях: при проследовании станции; при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки; при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных автоблокировкой); при следовании по некодированным путям; в пределах искусственных сооружений; при выключенных устройствах АЛСН и в местах действия предупреждений"</p>
<p>Что обязан выполнить помощник машиниста при остановке одиночно следующего локомотива (сплотки из нескольких локомотивов) на кодированных путях с применением песка?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.3.14 "При остановке одиночного локомотива (сплотки из нескольких локомотивов) с применением песка на участке с автоблокировкой или на станции, оборудованной электрической централизацией, помощник машиниста обязан напомнить машинисту о необходимости съехать на чистые рельсы для обеспечения шунтирования рельсо-</p>

Вопрос	Комментарий
	вой цепи"
<p>Что обязан доложить помощник машиниста при смене кабины управления перед приведением локомотива в движение ?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.4.2 "В начале маневровой работы или после смены кабины управления локомотивом и приведения его в движение помощник машиниста обязан доложить машинисту о необходимости проверки действия вспомогательного тормоза локомотива при скорости 3-5 км/час до полной остановки"</p>
<p>Какой фразой начинает передавать сообщение локомотивная бригада в случае возникновения нестандартной и аварийной ситуации?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.5.5 "В случае возникновения аварийной либо нестандартной ситуации машинист (помощник машиниста) обязан начинать передачу сообщений словами: "Внимание, все!" (сообщение при необходимости повторяется несколько раз). При получении указанного сообщения машинисты всех поездов (локомотивов), находящихся в зоне действия радиосвязи, ДНЦ и ДСП обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и, при необходимости, принять меры к обеспечению безопасности движения поездов"</p>
<p>В течение какого времени действует канал радиосвязи, после чего вызов необходимо повторить?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.5.6 "При обнаружении неисправности тормозов в поезде машинист или помощник машиниста обязаны сообщить об этом ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам других поездов, находящихся на перегоне по следующей форме: "Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда (номер), следую по перегону ... километру ..., вышли из строя тормоза. Примите меры" (вызов по каналу радио-</p>

Вопрос	Комментарий
	связи действует 12-15 секунд, после чего его нужно повторять до получения ответа от ДНЦ или ДСП)"
Кому в первую очередь передаётся сообщение о возникновении угрозы безопасности движения?	Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.5.10 "Сообщения в случаях, указанных в пунктах 5.8. и 5.9. настоящего Регламента, должны передаваться машинистам поездов, находящихся на перегоне, начальнику (механику-бригадир) пассажирского поезда, ДНЦ и ДСП станций, ограничивающих перегон, до получения подтверждения восприятия сообщения от ДНЦ или ДСП, машиниста идущего вслед поезда и машиниста поезда, движущегося по соседнему пути"
В каких случаях проверяется работа радиосвязи машинист-начальник поезда?	Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.5.12 "После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда на станции отправления поезда и в пунктах смены локомотивных бригад должна проверяться радиосвязь между начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и машинистом локомотива. При этом следует придерживаться следующих форм регламента переговоров: Начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда вызывает машиниста: "Машинист поезда (номер)". После получения ответа машиниста начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда обязан продолжить: "Я, начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда (номер), фамилия" и далее текст вопроса или сообщения. Машинист вызывает начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда: "Начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда (номер)". После получения ответа начальника (механика-бригадира) пассажирского

Вопрос	Комментарий
	<p>поезда машинист обязан продолжить: "Вызывает машинист вашего поезда (фамилия)" и далее текст вопроса или сообщения"</p>
<p>До какого времени должно передаваться сообщение по радиосвязи машинистом поезда при падении давления и возможном нарушении габарита?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.5.10"Сообщения в случаях, указанных в пунктах 5.8. и 5.9. настоящего Регламента, должны передаваться машинистам поездов, находящихся на перегоне, начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда, ДНЦ и ДСП станций, ограничивающих перегон, до получения подтверждения восприятия сообщения от ДНЦ или ДСП, машиниста идущего вслед поезда и машиниста поезда, движущегося по соседнему пути"</p>
<p>Что обязана предпринять локомотивная бригада при обнаружении на пути посторонних предметов и посторонних людей?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.5.11 "Машинист и помощник машиниста обязаны сообщать по радиосвязи ДНЦ или ДСП о случаях обнаружения посторонних предметов на верхнем строении пути, повреждения сооружений или устройств железнодорожного транспорта, нахождения посторонних лиц на путях или вблизи железнодорожного полотна"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Что обязана выполнить локомотивная бригада в случае обнаружения запаха газа или разлива нефтепродуктов?</p>	<p>Распоряжение МПС № 876Р от 26.09.2003 г. «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на ж.д. транспорте общего пользования», п.5.7 "При проследовании сигнальных знаков "Газ" и "Нефть", указывающих место пересечения железнодорожных путей нефте- и газопроводами машинист и помощник машиниста обязаны открыть окно кабины локомотива и следовать к месту пересечения с повышенной бдительностью, по возможности без применения автотормозов. В случае обнаружения специфического запаха или разлива нефтегазопродукта машинист обязан немедленно сообщить об этом ДНЦ или ДСП"</p>
<p>Какой текст единого сигнала вводится регламентом для ускорения передачи информации при возникновении нестандартной и аварийной ситуации?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.1.1 "</p>
<p>В течение какого времени действует вызов по каналу радиосвязи, после чего вызов требуется повторить?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.4.1</p>
<p>Что обязан в первую очередь выполнить машинист поезда, потерявшего управление автотормозами?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.4.1</p>
<p>С кем должен согласовать свои действия дежурный по станции при получении сообщения о следовании поезда, потерявшего управление тормозами?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.4.2</p>
<p>Что обязан выполнить машинист встречного поезда при получении сообщения о следовании навстречу ему поезда, потерявшего управления автотормозами?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.4.4</p>
<p>Какие действия должен выполнить дежурный по станции при следовании самопроизвольно ушедших вагонов на путь, занятый пассажирским поездом?</p>	<p>Регламент действий работников, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях (в соответствии приказа № 32Ц от 02.09.1987г.), п.5.3</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В соответствии с какими законами разработано положение «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов»?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.1 "В соответствии со статьей 329 Федерального закона "Трудовой кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1 (часть I), ст. 3; 2002, N 30, ст. 3014; 2002, N 30, ст. 3033) и статьей 25 Федерального закона "О железнодорожном транспорте Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169) приказываю: 1. Утвердить прилагаемое Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов, согласованное Президиумом ЦК Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей"</p>
<p>Какой предел количества сверхурочных часов работы установлен для каждого работника локомотивной бригады?</p>	<p>Приказ №7 от 05.03.2004, п.5 "Общее количество сверхурочных часов работы для каждого работника не должно превышать двадцати четырех часов в месяц и в соответствии со статьей 99 Трудового кодекса Российской Федерации 120 часов в год"</p>
<p>Кто устанавливает продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.6 "Продолжительность рабочего времени при сменной работе устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников, но не более 12 часов. Работа более двух календарных дней подряд в период ночного времени (с 22 часов до 6 часов) не допускается"</p>
<p>Какова продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад при шестидневной рабочей неделе?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.16 "Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад более 7 часов при шестидневной рабочей неделе, но не более 12 часов, при работе с двукратным обращением локомотивных бригад с проездом мимо основного пункта (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту их жительства), а также при изменении режима работы локомотивных бригад в период действия графика сменности, утверждается работодателем (начальником железной дороги) с учетом мнения представительного органа работников. В случае доведения поезда до железнодорожной станции для смены локомотив-</p>

Вопрос	Комментарий
	ной бригады, при необходимости, продолжительность непрерывной работы с согласия ее работников может быть увеличена работодателем, но не должна превышать 12 часов"
Кем устанавливается предельно допустимое время нахождения локомотивных бригад на работе с момента явки в каждом пункте явки локомотивных бригад, по истечении которого отправление их в поездку запрещается?	Приказ № 7 от 05.03.2004, п.15 "По каждому пункту явки локомотивных бригад работодателем с учетом мнения представительного органа работников, устанавливается предельно допустимое время нахождения локомотивных бригад на работе с момента явки, по истечении которого отправление их в поездку запрещается"
Какова продолжительность непрерывной работы машинистов поездного движения, обслуживающих локомотивы без помощников?	Приказ №7 от 05.03.2004, п.16 "Продолжительность непрерывной работы машинистов поездного движения, обслуживающих локомотивы без помощников, не может превышать 7 часов"
Как учитывается время следования работников локомотивных бригад от места постоянной работы к пункту, назначенному для приёмки локомотива, а также к месту постоянной работы после сдачи локомотива?	Приказ № 7 от 05.03.2004, п.17 "Время следования работников локомотивных и кондукторских бригад от места постоянной работы к пункту (железнодорожной станции), назначенному для приема локомотива (поезда), если они не приняты на эти пункты на постоянную работу, а также время возвращения к месту постоянной работы после сдачи локомотива (поезда), включается в их рабочее время и не включается в продолжительность непрерывной работы"

Вопрос	Комментарий
Какова продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад пригородных поездов?	Приказ № 7 от 05.03.2004, п.18 "Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад пригородных поездов, как правило, не может превышать 10 часов. При работе с ночным отдыхом в пункте оборота локомотивных бригад суммарная продолжительность рабочего времени не должна превышать 12 часов, а непрерывной работы после отдыха - 6 часов. Режим работы с большей продолжительностью рабочего времени устанавливается в порядке, предусмотренном пунктом 16 настоящего Положения"
Какова продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад пригородных поездов при работе с ночным отдыхом в пункте оборота?	Приказ №7 от 05.03.2004, п.18 "Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад пригородных поездов, как правило, не может превышать 10 часов. При работе с ночным отдыхом в пункте оборота локомотивных бригад суммарная продолжительность рабочего времени не должна превышать 12 часов, а непрерывной работы после отдыха - 6 часов. Режим работы с большей продолжительностью рабочего времени устанавливается в порядке, предусмотренном пунктом 16 настоящего Положения"
Что определяет порядок освобождения работников локомотивных бригад от выполнения трудовых обязанностей в случае несостоявшейся поездки?	Приказ № 7 от 05.03.2004, п.10 "Начало работы (смены) локомотивных и поездных бригад, водителей ССПС, бригад рефрижераторных секций и АРВЭ, бригад, обслуживающих вагоны-транспортеры сочлененного типа - время явки к месту постоянной работы (депо, линейный пункт, резерв, пункт подмены локомотивных бригад, пункт оборота локомотивов) по графику, наряду или вызову, окончание работы (смены) - завершение оформления соответствующей технической документации после сдачи локомотива, поезда, состава, рефрижераторной секции, АРВЭ или вагона в депо или пункте смены. В случае несостоявшейся поездки окончание работы (смены) - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей представителем администрации организации в порядке, определенном правилами внутреннего трудового распорядка"

Вопрос	Комментарий
<p>Сколько ночей подряд разрешено работать локомотивным бригадам?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.19 "Для локомотивных бригад запрещаются поездки более двух календарных дней подряд в период с 0 часов до 5 часов местного времени. Это требование не распространяется на локомотивные бригады, возвращающиеся из пункта оборота локомотивов или пункта подмены локомотивных бригад в качестве пассажиров"</p>
<p>Какой период времени принимается к учёту при определении количества ночей подряд работы локомотивных бригад?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.19 "Для локомотивных бригад запрещаются поездки более двух календарных дней подряд в период с 0 часов до 5 часов местного времени. Это требование не распространяется на локомотивные бригады, возвращающиеся из пункта оборота локомотивов или пункта подмены локомотивных бригад в качестве пассажиров"</p>
<p>Как учитывается продолжительность рабочего времени проводников при сопровождении локомотивов в недействующем состоянии из депо в другие депо, на заводы и обратно?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.32 "Рабочее время проводников по сопровождению локомотивов, пассажирских вагонов и специального подвижного состава в недействующем состоянии из депо, дистанций в другие депо, дистанции, а также на заводы и обратно, включается в рабочее время по 12 часов в сутки, а при следовании свыше 12 часов применяется суммированный учет рабочего времени с назначением на каждую единицу подвижного состава (сплотку локомотивов, группу вагонов) по два проводника. Время следования в качестве пассажира включается в рабочее по 7 часов за каждые 24 часа нахождения в пути (при шестидневной рабочей неделе). При сопровождении локомотива в ремонт в действующем состоянии в составе поезда (вторым локомотивом) рабочее время каждого члена локомотивной бригады отмечается в маршруте машиниста и должно быть не более 12 часов в сутки"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Как учитывается время следования проводников пассажиром?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.32 "Рабочее время проводников по сопровождению локомотивов, пассажирских вагонов и специального подвижного состава в недействующем состоянии из депо, дистанций в другие депо, дистанции, а также на заводы и обратно, включается в рабочее время по 12 часов в сутки, а при следовании свыше 12 часов применяется суммированный учет рабочего времени с назначением на каждую единицу подвижного состава (сплотку локомотивов, группу вагонов) по два проводника. Время следования в качестве пассажира включается в рабочее по 7 часов за каждые 24 часа нахождения в пути (при шестидневной рабочей неделе). При сопровождении локомотива в ремонт в действующем состоянии в составе поезда (вторым локомотивом) рабочее время каждого члена локомотивной бригады отмечается в маршруте машиниста и должно быть не более 12 часов в сутки"</p>
<p>Какое время заносится в маршрут машиниста при сопровождении локомотива в ремонт?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.32 "Рабочее время проводников по сопровождению локомотивов, пассажирских вагонов и специального подвижного состава в недействующем состоянии из депо, дистанций в другие депо, дистанции, а также на заводы и обратно, включается в рабочее время по 12 часов в сутки, а при следовании свыше 12 часов применяется суммированный учет рабочего времени с назначением на каждую единицу подвижного состава (сплотку локомотивов, группу вагонов) по два проводника. Время следования в качестве пассажира включается в рабочее по 7 часов за каждые 24 часа нахождения в пути (при шестидневной рабочей неделе). При сопровождении локомотива в ремонт в действующем состоянии в составе поезда (вторым локомотивом) рабочее время каждого члена локомотивной бригады отмечается в маршруте машиниста и должно быть не более 12 часов в сутки"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На сколько допускается уменьшение междуменного отдыха в основном пункте работы локомотивных бригад?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.42 "Работникам локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки в оба конца в основном пункте работы (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту жительства членов бригады) предоставляется междуменный отдых. Допускается уменьшение продолжительности междуменного отдыха в основном пункте работы, но не более, чем на четверть от полагающегося по расчету, с соответствующим увеличением междуменного отдыха после последующих поездок в учетном периоде. После двух ночных поездок подряд не допускается предоставление сокращенного междуменного отдыха. Междуменный отдых менее 16 часов (для бригад пригородных поездов - 12 часов) не допускается"</p>
<p>Какой минимальный домашний отдых локомотивных бригад поездного движения допускается в основном пункте постоянной работы?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.42 "Работникам локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки в оба конца в основном пункте работы (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту жительства членов бригады) предоставляется междуменный отдых. Допускается уменьшение продолжительности междуменного отдыха в основном пункте работы, но не более, чем на четверть от полагающегося по расчету, с соответствующим увеличением междуменного отдыха после последующих поездок в учетном периоде. После двух ночных поездок подряд не допускается предоставление сокращенного междуменного отдыха. Междуменный отдых менее 16 часов (для бригад пригородных поездов - 12 часов) не допускается. С учетом мнения представительного органа работников при сменном графике работы допускается предоставление междуменного отдыха в основном пункте постоянной работы работникам локомотивных бригад продолжительностью не менее 12 часов"</p>
<p>Какова продолжительность отдыха локомотивных бригад в пункте оборота (подмены)?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004, п.42 "</p>

Вопрос	Комментарий
<p>На какие категории работников железнодорожного транспорта распространяется «Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов»?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004 п.1 "Положение распространяется на отдельные категории работников железнодорожного транспорта, труд которых непосредственно связан с движением поездов, осуществляющих свои трудовые обязанности в пути или пределах обслуживаемых участков инфраструктуры железнодорожного транспорта (далее - инфраструктура), выполняющих работу по перевозке грузов и оказанию услуг по обслуживанию пассажиров, а также работников, обеспечивающих непрерывность перевозочного процесса и безопасность движения поездов. Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников с учетом специфики организации труда на железнодорожном транспорте"</p>
<p>Какими документами устанавливается продолжительность рабочей недели, работа с ненормированным рабочим днем для отдельных категорий работников, продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работы (смены), время перерывов в работе, число смен в сутки, чередование рабочих и нерабочих дней?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004 п.2 "В соответствии со статьей 100 Трудового кодекса Российской Федерации продолжительность рабочей недели, работа с ненормированным рабочим днем для отдельных категорий работников, продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работы (смены), время перерывов в работе, число смен в сутки, чередование рабочих и нерабочих дней устанавливаются коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка"</p>
<p>В соответствии с каким документом утверждаются графики сменности работы?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004 п.2 "Графики сменности утверждаются работодателем (в соответствии со статьей 20 Трудового кодекса Российской Федерации права и обязанности работодателя в трудовых отношениях осуществляются физическим лицом, являющимся работодателем; органами управления юридического лица (организации) или уполномоченными ими лицами в порядке, установленном законами, иными нормативными правовыми актами, учредительными документами юридического лица (организации) и локальными нормативными актами) с учетом мнения представительного органа работников. В соответствии со статьей 103 Трудового кодекса Российской Федерации график сменности должен быть объявлен</p>

Вопрос	Комментарий
	работникам не позднее, чем за один месяц до введения его в действие "
В какой срок работникам должен быть объявлен график сменности?	Приказ № 7 от 05.03.2004 п.2 "Графики сменности утверждаются работодателем (в соответствии со статьей 20 Трудового кодекса Российской Федерации права и обязанности работодателя в трудовых отношениях осуществляются физическим лицом, являющимся работодателем; органами управления юридического лица (организации) или уполномоченными ими лицами в порядке, установленном законами, иными нормативными правовыми актами, учредительными документами юридического лица (организации) и локальными нормативными актами) с учетом мнения представительного органа работников. В соответствии со статьей 103 Трудового кодекса Российской Федерации график сменности должен быть объявлен работникам не позднее, чем за один месяц до введения его в действие "
Какой категории работников график сменности (без изменения его типа) может доводиться до сведения не позднее, чем за три дня до начала его действия?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.2 "В случаях, когда технологический процесс требует оперативного управления эксплуатационной работой транспортной сети и ее корректировки, работникам железнодорожного транспорта, труд которых непосредственно связан с движением поездов, осуществляющим свои трудовые обязанности в пути или пределах обслуживаемых участков инфраструктуры, выполняющим работу, связанную с движением поездов при перевозке грузов и оказанию услуг по обслуживанию пассажиров, обеспечивающим непрерывность перевозочного процесса и безопасность движения поездов, график сменности (без изменения его типа) может доводиться до сведения не позднее, чем за три дня до начала его дей-

Вопрос	Комментарий
	ствия"
<p>При каких условиях производства допускается введение суммированного учета рабочего времени с учетным периодом – «месяц», «квартал» и другие, но не более года?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п. 3 "Для работников, занятых на круглосуточных непрерывных работах, а также на других видах работ, где по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, в соответствии со статьей 104 Трудового кодекса Российской Федерации допускается введение суммированного учета рабочего времени с учетным периодом - месяц, квартал и другие, но не более года. При этом сумма отработанных в этот период часов не может превышать нормального числа рабочих часов в учетном периоде"</p>
<p>Допускается ли переработка часов для работников в установленные периоды учета рабочего времени, занятых на круглосуточных непрерывных работах, а также на других видах работ, где по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.3 "Для работников, занятых на круглосуточных непрерывных работах, а также на других видах работ, где по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, в соответствии со статьей 104 Трудового кодекса Российской Федерации допускается введение суммированного учета рабочего времени с учетным периодом - месяц, квартал и другие, но не более года. При этом сумма отработанных в этот период часов не может превышать нормального числа рабочих часов в учетном периоде"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>В соответствии с каким документом устанавливается порядок введения суммированного учета рабочего времени?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.3 "Для работников, занятых на круглосуточных непрерывных работах, а также на других видах работ, где по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, в соответствии со статьей 104 Трудового кодекса Российской Федерации допускается введение суммированного учета рабочего времени с учетным периодом - месяц, квартал и другие, но не более года. При этом сумма отработанных в этот период часов не может превышать нормального числа рабочих часов в учетном периоде. В соответствии со статьей 104 Трудового кодекса Российской Федерации порядок введения суммированного учета рабочего времени устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка. Квартальный, полугодовой и годовой учет рабочего времени допускается только при наличии утвержденного графика сменности, включающего режим работы и отдыха на весь квартал, полугодие и год соответственно"</p>
<p>В соответствии с каким документом допускается квартальный, полугодовой и годовой учет рабочего времени?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.3 "Квартальный, полугодовой и годовой учет рабочего времени допускается только при наличии утвержденного графика сменности, включающего режим работы и отдыха на весь квартал, полугодие и год соответственно"</p>
<p>При каких условиях допускается привлечение к сверхурочным работам работников, постоянная работа которых осуществляется в пути?</p>	<p>Приказ №7 от 05.03.2004г. п.4 "привлечение к сверхурочным работам работников, постоянная работа которых осуществляется в пути в соответствии со статьей 99 Трудового кодекса Российской Федерации производится работодателем с учетом мнения представительного органа работников и письменного согласия работника"</p>
<p>Какая продолжительность рабочего времени в смену допускается при сменной работе?</p>	<p>Приказ №7 от 05.03.2004г. п.6 "Продолжительность рабочего времени при сменной работе устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников, но не более 12 часов"</p>
<p>Какое количество часов должно составлять время непрерывного отдыха</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.6 "Время непрерывного отдыха между сменами</p>

Вопрос	Комментарий
между сменами?	должно составлять не менее 12 часов"
При каких обстоятельствах и условиях возможно привлечение работника к работе, независимо от продолжительности использованного отдыха за время предшествующей работы (смены)?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.6 "Привлечение работника к работе, независимо от продолжительности использованного отдыха за время предшествующей работы (смены), допускается в случаях производства работ, необходимых для обороны страны, а также для предотвращения производственной аварии либо устранения последствий производственной аварии или стихийного бедствия (снежных и песчаных заносов, обвалов, оползней, последствий ураганов, смерчей, бурь, ливневых дождей, наводнений и землетрясений) с письменного согласия работника"
Какой категории работников может устанавливаться дежурство на дому или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.8 "Дежурным по железнодорожным станциям, начальникам железнодорожных станций участков инфраструктуры, оборудованных диспетчерской централизацией, автоблокировкой и полуавтоблокировкой, дежурному персоналу электромонтеров и электромехаников тяговых подстанций, электростанций районов электрических сетей и дистанций контактной сети, работникам хозяйства сигнализации и связи, приемосдатчикам груза и багажа, работникам восстановительных поездов, проводникам пассажирских вагонов, проводникам по сопровождению специальных вагонов может устанавливаться дежурство на дому (при возможности вызова на работу) или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона. Дежурство на дому или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона допускается с письменного согласия работника в соответствии с утвержденными работодателем и с учетом мнения представительного органа работников положениями о дежурстве в соответствующих видах деятельности железнодорожного транспорта"

Вопрос	Комментарий
<p>В соответствии с какими условиями допускается дежурство на дому или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.8 "Дежурным по железнодорожным станциям, начальникам железнодорожных станций участков инфраструктуры, оборудованных диспетчерской централизацией, автоблокировкой и полуавтоблокировкой, дежурному персоналу электромонтеров и электромехаников тяговых подстанций, электростанций районов электрических сетей и дистанций контактной сети, работникам хозяйства сигнализации и связи, приемосдатчикам груза и багажа, работникам восстановительных поездов, проводникам пассажирских вагонов, проводникам по сопровождению специальных вагонов может устанавливаться дежурство на дому (при возможности вызова на работу) или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона. Дежурство на дому или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона допускается с письменного согласия работника в соответствии с утвержденными работодателем и с учетом мнения представительного органа работников положениями о дежурстве в соответствующих видах деятельности железнодорожного транспорта"</p>
<p>Что означает понятие «Время начала работы»?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.9 "Время начала работы - время явки работника к постоянному месту работы, время окончания работы - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей в часы, установленные правилами внутреннего трудового распорядка"</p>
<p>Что означает понятие «Время окончания работы»?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.9 "Время начала работы - время явки работника к постоянному месту работы, время окончания работы - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей в часы, установленные правилами внутреннего трудового распорядка"</p>
<p>При каких условиях время следования до назначенного места работы и обратно не считается рабочим временем?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.9 "Начало и окончание работы могут назначаться вне постоянного пункта сбора (постоянного места работы), о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня (смены). В этих случаях, время следования до назначенного места работы и обратно не считается</p>

Вопрос	Комментарий
	рабочим временем"
<p>С какого момента определяется начало работы (смены) локомотивных и поездных бригад, водителей ССПС, бригад рефрижераторных секций и АРВЭ, бригад, обслуживающих вагоны-транспортёры сочлененного типа?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.10 "Начало работы (смены) локомотивных и поездных бригад, водителей ССПС, бригад рефрижераторных секций и АРВЭ, бригад, обслуживающих вагоны-транспортёры сочлененного типа - время явки к месту постоянной работы (депо, линейный пункт, резерв, пункт подмены локомотивных бригад, пункт оборота локомотивов) по графику, наряду или вызову, окончание работы (смены) - завершение оформления соответствующей технической документации после сдачи локомотива, поезда, состава, рефрижераторной секции, АРВЭ или вагона в депо или пункте смены. В случае несостоявшейся поездки окончание работы (смены) - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей представителем администрации организации в порядке, определенном правилами внутреннего трудового распорядка"</p>
<p>С какого момента определяется окончание работы (смены) локомотивных и поездных бригад, водителей ССПС, бригад рефрижераторных секций и АРВЭ, бригад, обслуживающих вагоны-транспортёры сочлененного типа?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.10 "Начало работы (смены) локомотивных и поездных бригад, водителей ССПС, бригад рефрижераторных секций и АРВЭ, бригад, обслуживающих вагоны-транспортёры сочлененного типа - время явки к месту постоянной работы (депо, линейный пункт, резерв, пункт подмены локомотивных бригад, пункт оборота локомотивов) по графику, наряду или вызову, окончание работы (смены) - завершение оформления соответствующей технической документации после сдачи локомотива, поезда, состава, рефрижераторной секции, АРВЭ или вагона в депо или пункте смены. В случае несостоявшейся поездки окончание работы (смены) - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей представителем администрации организации в порядке, определенном правилами внутреннего трудового распорядка"</p>

Вопрос	Комментарий
Кем определяется окончание работы (смены) в случае несостоявшейся поездки?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.10 "В случае несостоявшейся поездки окончание работы (смены) - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей представителем администрации организации в порядке, определенном правилами внутреннего трудового распорядка"
Чем определяется время начала и окончания работы (смены) работников, работающих посменно, и работников, рабочий день которых разделен на части?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.11 "Время начала и окончания работы (смены) работников, работающих посменно, и работников, рабочий день которых разделен на части, определяется графиком сменности"
Каким документом определяется время начала работы по окончании отпуска или болезни работников с суммированным учетом рабочего времени, которым выходные дни предоставляются по графикам сменности?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.12 "Время начала работы по окончании отпуска или болезни работников с суммированным учетом рабочего времени, которым выходные дни предоставляются по графикам сменности, определяется правилами внутреннего трудового распорядка"
Разрешено ли работникам на непрерывных сменных работах оставлять рабочее место, не дождавшись смены?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.13 "На непрерывных сменных работах работникам не разрешается оставлять рабочее место, не дождавшись смены. Работодатель должен принять все зависящие от него меры для смены работника. При этом между-сменный отдых вызываемого работника должен быть не менее 12 часов"
Каким документом определяются способы вызова на работу локомотивных и кондукторских бригад?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.14 "Работа локомотивных и кондукторских бригад организуется по именованным графикам сменности или по безвызывной системе. В других случаях, а также в случаях нарушения работы по графикам сменности, локомотивные и кондукторские бригады назначаются на работу по вызову. Способы вызова устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка"

Вопрос	Комментарий
<p>Какое максимальное время продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад допускается?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.16 "Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад более 7 часов при шестидневной рабочей неделе, но не более 12 часов, при работе с двукратным обращением локомотивных бригад с проездом мимо основного пункта (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту их жительства), а также при изменении режима работы локомотивных бригад в период действия графика сменности, утверждается работодателем (начальником железной дороги) с учетом мнения представительного органа работников. В случае доведения поезда до железнодорожной станции для смены локомотивной бригады, при необходимости, продолжительность непрерывной работы с согласия ее работников может быть увеличена работодателем, но не должна превышать 12 часов. Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад устанавливается в соответствии с графиком движения поездов и вариантами графиками движения поездов, разрабатываемыми в связи с предоставлением "окон" в движении поездов в границах участка обслуживания во всех видах движения поездов с учетом затрат рабочего времени, принятых к расчету при разработке норм выработки. Продолжительность непрерывной работы машинистов поездного движения, обслуживающих локомотивы без помощников, не может превышать 7 часов"</p>
<p>Каким условием определена работа локомотивных бригад в ночное время?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.19 "Для локомотивных бригад запрещаются поездки более двух календарных дней подряд в период с 0 часов до 5 часов местного времени. Это требование не распространяется на локомотивные бригады, возвращающиеся из пункта оборота локомотивов или пункта подмены локомотивных бригад в качестве пассажиров"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Как определена продолжительность рабочих смен для работников организаций железнодорожного транспорта, где длительность производственного процесса превышает допустимую продолжительность ежедневной работы (смены) работников, работа которых протекает посменно (но не круглосуточно), а также работников с разделенным на части рабочим днем?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п. 20 "Для работников организаций железнодорожного транспорта, где длительность производственного процесса превышает допустимую продолжительность ежедневной работы (смены) работников, работа которых протекает посменно (но не круглосуточно), а также работников с разделенным на части рабочим днем, устанавливается суммированный учет рабочего времени при шестидневной рабочей неделе с одним выходным днем и работе по четырехсменным графикам работы с двенадцатичасовой продолжительностью. Продолжительность смен в ночное время не сокращается"</p>
<p>Какой порядок определения рабочего времени проводников, сопровождающих специальный железнодорожный подвижной состав при следовании в качестве пассажира, при нахождении в пути более 24 часов?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п. 25 "В рабочее время при проезде работников в качестве пассажиров на пограничные и другие железнодорожные станции из депо приписки для приема рефрижераторных секций и АРВЭ, а также после сдачи смены и возвращении обратно в депо приписки, включается 7 часов за каждые 24 часа (при шестидневной рабочей неделе) нахождения в пути следования или на пограничных и других железнодорожных станциях. При нахождении в пути следования (на пограничных и других железнодорожных станциях) менее 24 часов - рабочее время определяется в соответствующей пропорции"</p>
<p>Какой порядок оформления рабочего времени при сопровождении локомотива в ремонт в составе поезда (вторым локомотивом) в действующем состоянии?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.32 "При сопровождении локомотива в ремонт в действующем состоянии в составе поезда (вторым локомотивом) рабочее время каждого члена локомотивной бригады отмечается в маршруте машиниста и должно быть не более 12 часов в сутки"</p>
<p>В соответствии с какими документами и какой категории работников может быть установлен режим работы с ненормированным рабочим днем?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.37 "Работникам железнодорожного транспорта, в соответствии с перечнем должностей, определенных коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка, может быть установлен режим работы с ненормированным рабочим днем, за исключением работников, обслуживающих пассажирские поезда, поездных электромехаников, а также начальников, механиков-бригадиров пассажирских поездов, не несущих сменного дежурства,</p>

Вопрос	Комментарий
	рабочее время которых определяется так же, как у проводников пассажирских вагонов поезда"
<p>Каким образом определяется продолжительность выходных дней (еженедельный непрерывный отдых), предоставляемых работникам локомотивных и кондукторских бригад?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п. 38 "Работникам локомотивных и кондукторских бригад выходные дни (еженедельный непрерывный отдых) предоставляются в различные дни недели равномерно в течение месяца путем добавления 24 часов к расчетному времени отдыха, положенному после очередной поездки в рабочей неделе. В соответствии со статьей 110 Трудового кодекса Российской Федерации продолжительность еженедельного непрерывного отдыха не должна составлять менее 42 часов. Продолжительность ежедневного непрерывного отдыха не может сокращаться, если по расчету она получается больше установленной. Дни еженедельного непрерывного отдыха указываются в графиках сменности (нарядах). Дни еженедельного отдыха работникам локомотивных и кондукторских бригад предоставляются только в основном пункте работы и объявляются в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка"</p>
<p>На основании какого документа работникам, занятым на круглосуточных непрерывных работах, а также на других сменных работах с суммированным учетом рабочего времени, должны представляться дни еженедельного непрерывного отдыха?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.40 "Дни еженедельного непрерывного отдыха работников, работающих на круглосуточных непрерывных работах, а также на других сменных работах с суммированным учетом рабочего времени, указываются в графике сменности. Число дней еженедельного непрерывного отдыха должно быть равно числу воскресений (при шестидневной рабочей неделе) по календарю в течение учетного периода"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Чему должно соответствовать число дней еженедельного непрерывного отдыха?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.40 "Дни еженедельного непрерывного отдыха работников, работающих на круглосуточных непрерывных работах, а также на других сменных работах с суммированным учетом рабочего времени, указываются в графике сменности. Число дней еженедельного непрерывного отдыха должно быть равно числу воскресений (при шестидневной рабочей неделе) по календарю в течение учетного периода"</p>
<p>За какой период рабочего времени разрешено предоставление, как исключение, дней еженедельного непрерывного отдыха (выходных дней) в суммированном виде?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.41 "Предоставление, как исключение, дней еженедельного непрерывного отдыха в суммированном виде может допускаться: а) с согласия работников локомотивных и кондукторских бригад, обслуживающих грузовые и пассажирские поезда - за период не более, чем две рабочих недели. При этом продолжительность сдвоенного выходного дня определяется путем добавления 24 часов к выходному дню, определяемому в порядке, предусмотренном пунктом 39 настоящего Положения; б) для работников пассажирских поездов дальнего следования и беспересадочных вагонов (проводников пассажирских вагонов, приемосдатчиков груза и багажа, поездных электромехаников, начальников и механиков-бригадиров пассажирских поездов) - за период не более, чем две недели, а при потурном учете - за все время туры; в) проводникам служебных и специальных вагонов и работникам, постоянная работа которых протекает в пути - за период не свыше месяца, а при продолжительности поездки свыше месяца - за время поездки; г) бригадам рефрижераторных секций и АРВЭ - за время поездки"</p>
<p>Какой порядок предоставления междусменного отдыха установлен для работников локомотивных и кондукторских бригад?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.42 "Работникам локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки в оба конца в основном пункте работы (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту жительства членов бригады) предоставляется междусменный отдых. Допускается уменьшение продолжительности междусменного отдыха в основном пункте работы, но не более, чем на четверть от полагающегося по расчету, с соответствующим увеличением междусменного отдыха после последующих поездок в учетном периоде. После двух ночных</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>поездок подряд не допускается предоставление сокращенного междуменного отдыха. Междуменный отдых менее 16 часов (для бригад пригородных поездов - 12 часов) не допускается"</p>
<p>Допускается ли представление сокращенного междуменного отдыха после двух ночных поездов подряд?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.42 "После двух ночных поездов подряд не допускается предоставление сокращенного междуменного отдыха. Междуменный отдых менее 16 часов (для бригад пригородных поездов - 12 часов) не допускается"</p>
<p>Какова минимальная продолжительность междуменного отдыха для локомотивных бригад при сменном графике работы?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.42 "Работникам локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки в оба конца в основном пункте работы (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту жительства членов бригады) предоставляется междуменный отдых. Допускается уменьшение продолжительности междуменного отдыха в основном пункте работы, но не более, чем на четверть от полагающегося по расчету, с соответствующим увеличением междуменного отдыха после последующих поездов в учетном периоде. После двух ночных поездов подряд не допускается предоставление сокращенного междуменного отдыха. Междуменный отдых менее 16 часов (для бригад пригородных поездов - 12 часов) не допускается. С учетом мнения представительного органа работников при сменном графике работы допускается предоставление междуменного отдыха в основном пункте постоянной работы работникам локомотивных бригад продолжительностью не менее 12 часов"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какой порядок подсчета времени отдыха локомотивных бригад между поездками?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.42 "Продолжительность междусменного отдыха определяется следующим образом: Пример 1. Время работы локомотивной бригады за поездку составляет 20 часов, отдых в пункте подмены бригады составляет 10 часов. Включаемое в рабочее время число часов за поездку в оба конца умножается на коэффициент 2,6 и из полученного произведения вычитаются часы отдыха в пункте подмены локомотивных бригад за время поездки (коэффициент 2,6 образуется путем деления недельной нормы часов отдыха за неделю в рабочие дни на недельную норму часов рабочего времени $104 : 40 = 2,6$). Расчетный междусменный отдых составляет $20 \times 2,6 - 10 = 42$ часа. Минимально допустимый отдых, уменьшенный на четверть составляет $42 \times 3 : 4 = 31,5$ часов. Пример 2. Время работы локомотивной бригады за поездку составляет 8 часов, отдых в пункте подмены локомотивных бригад составляет 4 часа. Расчетный междусменный отдых составляет $8 \times 2,6 - 4 = 16,8$ часа. Уменьшенный на четверть междусменный отдых составит $16,8 \times 3 : 4 = 12,6$ часа. Предоставляемый в этом случае междусменный отдых должен быть не менее 16 часов. С учетом мнения представительного органа работников при сменном графике работы допускается предоставление междусменного отдыха в основном пункте постоянной работы работникам локомотивных бригад продолжительностью не менее 12 часов"</p>
<p>Какой порядок предоставления времени междусменного отдыха работникам локомотивных бригад при обслуживании пригородных поездов, с продолжительностью работы работников локомотивных бригад до конечного пункта следования до четырех часов?</p>	<p>Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.42,43 "Работникам локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки в оба конца в основном пункте работы (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту жительства членов бригады) предоставляется междусменный отдых. Допускается уменьшение продолжительности междусменного отдыха в основном пункте работы, но не более, чем на четверть от полагающегося по расчету, с соответствующим увеличением междусменного отдыха после последующих поездок в учетном периоде. При обслуживании пригородных поездов с продолжительностью работы работников локомотивных бригад до конечного пункта следования до четырех часов предоставляется междусменный отдых в основном пункте работы в соответствии с графиком сменности</p>

Вопрос	Комментарий
	продолжительностью, определенной в порядке предусмотренном пунктом 42 настоящего Положения"
Разрешено ли возвращение в основное депо локомотивных бригад без отдыха в пунктах оборота при следовании их пассажирами?	Приказ № 7 от 05.03.2004г. п.45 "Допускается возвращение в основной пункт работы работников локомотивных и кондукторских бригад пассажирами, без предоставления отдыха в пункте освобождения их от работы. Если работники локомотивной бригады следовали в пункт оборота локомотивов или подмены локомотивных бригад пассажирами в вагоне пассажирского поезда, то, при их согласии, они могут быть отправлены в поездку без отдыха"
В соответствии с каким приказом в настоящее время организовано изучение и проверка знаний ПТЭ, инструкций по сигнализации, по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах?	Комментарии отсутствуют
Какие документы являются основополагающими в вопросах укрепления трудовой дисциплины железнодорожников, связанных с движением поездов?	Комментарии отсутствуют
При каких скоростях движения электровоза, оборудованного пневмобарабаном, производится удаление гололеда с контактного провода?	Инструкция по подготовке к работе и техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г., приложение 4 "Включение пневмобарабана гололедоочистительного устройства производится при скорости движения электровоза не менее 5 км/ч и не более 20 км/ч. Скорость движения электровоза при удалении гололеда с контактных проводов с помощью пневмобарабана не должна превышать 60 км/ч. Пневмобарабан в сравнении с вибропанто-

Вопрос	Комментарий
	графом более эффективно удаляет гололед с контактных проводов"
<p>Кто является председателем комиссии при осмотре локомотивов для пересылки в недействующем состоянии из депо?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 1.9 "Локомотивы, отправляемые из локомотивных депо железных дорог в недействующем состоянии на текущий ремонт ТР-3, др. виды текущего ремонта, капитальный ремонт, при передаче на баланс или временную работу другим депо или предприятиям, осматриваются комиссией в составе начальника или заместителя начальника депо (председатель), приемщика локомотивов, а при его отсутствии в штате - мастера, ревизора отделения железной дороги по безопасности движения поездов и проводников локомотивов"</p>
<p>Какой порядок пропуска локомотивов в недействующем состоянии через сортировочную горку?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 1.4 "Локомотивы, пересылаемые в действующем и недействующем состояниях, по своему техническому состоянию должны обеспечивать безопасность движения и технику безопасности. Запрещается пересылать локомотивы с прокатом и толщиной бандажей, износом их гребней, другими деталями ходовой части, размеры которых в пути следования могут превышать предельно допускаемые нормы. Запрещается производить маневры толчками и распускать с горки электровозы, тепловозы, паровозы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижной состав. Они могут быть пропущены через сортировочную горку только с маневровым локомотивом"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кто может быть назначен проводником локомотива?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 1.8 "Для обеспечения безопасного следования локомотивов, доставку их в пункты назначения в исправном и комплектном состоянии вместе с инструментом, инвентарем, запасными частями и технической документацией начальники депо и директора заводов назначают работников, сопровождающих локомотивы (в дальнейшем по тексту "проводники локомотивов"), из числа машинистов, их помощников, слесарей по ремонту локомотивов. Обязанности проводников локомотивов приводятся в приложении I "Проводники локомотивов". Число проводников локомотивов устанавливается настоящей инструкцией. При необходимости сопровождения одиночного локомотива более суток выделяется не менее двух проводников локомотивов, на сплотку до пяти локомотивов включительно - не менее трех проводников локомотивов. Из числа проводников локомотивов, выделяемых для сопровождения недействующих локомотивов, один из них назначается старшим. Проводникам локомотивов предоставляется право давать служебные телеграммы в службы перевозок и локомотивного хозяйства, отделы перевозок отделений железных дорог, заводы, депо для принятия мер по устранению задержек локомотивов в пути следования"</p>
<p>Какой вид технического осмотра или ремонта проводится перед отправкой локомотива в недействующем состоянии?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 1.9 "Все локомотивы, в том числе принадлежащие другим ведомствам, предприятиям и организациям, перед отправкой в недействующем состоянии подвергаются техническому обслуживанию ТО-5 и комиссионному осмотру на стойлах со смотровой канавой с оформлением акта проверки технического состояния локомотива формы ТУ-25 (приложение 2), в котором указывается разрешаемая скорость следования локомотива"</p>

Вопрос	Комментарий
Акт какой формы составляется перед отправкой локомотива в недействующем состоянии?	Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 1.9 "Все локомотивы, в том числе принадлежащие другим ведомствам, предприятиям и организациям, перед отправкой в недействующем состоянии подвергаются техническому обслуживанию ТО-5 и комиссионному осмотру на стойлах со смотровой канавой с оформлением акта проверки технического состояния локомотива формы ТУ-25 (приложение 2), в котором указывается разрешаемая скорость следования локомотива"
На кого возлагается ответственность за правильную установку сигналов на сплотке локомотивов в пути следования и ограждение ее в случае остановки поезда на перегоне?	Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 1.19 "Ответственность за правильную установку сигналов на сплотке локомотивов в пути следования и ограждение ее в случае остановки поезда на перегоне возлагается на машиниста ведущего локомотива"
В каком количестве электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии в пределах двух и более железных дорог, могут ставиться в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом?	Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 2.2 "Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии по двум и более железным дорогам, могут ставиться в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом не более двух односекционных или одного трехсекционного (двухсекционного), а в пределах одной железной дороги - в количестве, устанавливаемом начальником железной дороги"
Кому разрешено сопровождать электровозы в зимнее время по неравномерности движения поездов в пределах плеч обслуживания?	Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 2.5 "Пересылка электровозов в зимнее время по неравномерности движения поездов в пределах плеч обслуживания электровозов осуществляется при поднятых токоприемниках и включенных моторвентиляторах в сопровождении машиниста или помощника машиниста, имеющего право управления данным типом локомотива. Пересылка тепловозов и дизель-поездов в зимнее время производится при заглушенных вентиляционных заборных устройствах секций холодильников и тяговых электродвигателей"

Вопрос	Комментарий
<p>Как осуществляется пересылка электровозов в зимнее время по неравномерности движения поездов в пределах плеч обслуживания?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 2.5 "Пересылка электровозов в зимнее время по неравномерности движения поездов в пределах плеч обслуживания электровозов осуществляется при поднятых токоприемниках и включенных моторвентиляторах в сопровождении машиниста или помощника машиниста, имеющего право управления данным типом локомотива. Пересылка тепловозов и дизель-поездов в зимнее время производится при заглушенных вентиляционных заборных устройствах секций холодильников и тяговых электродвигателей"</p>
<p>Какого диаметра должна быть проволока для закрепления в опущенном состоянии верхних рам токоприемников?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 2.7 "На электровозе, тепловозе, моторвагонном подвижном составе перед включением в поезд для отправки в недействующем состоянии выполняются следующие работы: закрепляются в опущенном состоянии верхние рамы токоприемников (мягкой проволокой диаметром не менее 1мм) "</p>
<p>Необходимо ли снимать щетки тяговых электродвигателей при пересылке в недействующем состоянии на капитальный и текущий ремонт ТР-3?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 2.7 "На электровозе, тепловозе, моторвагонном подвижном составе перед включением в поезд для отправки в недействующем состоянии выполняются следующие работы: снимаются и оставляются в депо щетки тяговых электродвигателей на электровозах, тепловозах, моторвагонном подвижном составе, пересылаемых на капитальный и текущий ремонт ТР-3. При пересылке локомотивов и моторвагонного подвижного состава в пункты назначения с локомотиво(вагоно)строительных заводов, заводов МПС и с одной железной дороги на другую - щетки тяговых электродвигателей снимаются и укладываются в специальные ящики; допускается извлекать щетки из гнезд корпусов щеткодержателей, укладывать их плашмя на торец корпуса (рабочими поверхностями щеток в противоположную торцу сторону) и прижимать щетки нажимными пальцами щеткодержателей"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какими средствами пожаротушения укомплектовывается кабина машиниста (вагон моторвагонного подвижного состава), в которой следует проводник локомотива?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 2.7 "На электровозе, тепловозе, моторвагонном подвижном составе перед включением в поезд для отправки в недействующем состоянии выполняются следующие работы: укомплектовывается кабина машиниста (вагон моторвагонного подвижного состава), в которой следует проводник локомотива, двумя углекислотными и двумя порошковыми огнетушителями емкостью не менее 5 л, а также ведром с песком"</p>
<p>В каком количестве осуществляется пересылка электровозов и тепловозов в сплотке в порядке регулировки парка на участках их обращения при температуре наружного воздуха для: электровозов — при плюсовой температуре и отсутствии снежного покрова; тепловозов — не ниже + 10°С?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., п. 4.3 "Пересылка электровозов и тепловозов в порядке регулировки парка на участках их обращения осуществляется не более пяти в сплотке без сопровождения локомотивной бригады при температуре наружного воздуха для: электровозов - при плюсовой температуре и отсутствии снежного покрова; тепловозов - не ниже +10 градусов. Во всех остальных случаях пересылка осуществляется не более трех электровозов в сплотке с поднятыми токоприемниками и с обязательным включением мотор-вентиляторов электровозов и дизель-генераторной установки тепловозов в сопровождении каждого не участвующего в тяге локомотива одним машинистом или помощником машиниста с правом управления локомотивом"</p>
<p>Кому вручается первый экземпляр акта на локомотив, отправляемый в недействующем состоянии?</p>	<p>Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава № ЦТ-310 от 06.02.06г., Приложение 2 "АКТ проверки технического состояния локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции), предназначенных для пересылки в недействующем состоянии составляется в трех экземплярах на каждый локомотив (кран), моторвагонный поезд (секцию); первый экземпляр акта предъявляется начальнику станции отправления, второй - вручается проводнику локомотива для сдачи по месту назначения локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции), третий - хранится в депо или на заводе"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Кем утверждается список локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. б "В локомотивных депо, использующих в пассажирском движении грузовые локомотивы, дважды в год, перед комиссионным осмотром, должен составляться список локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении в течение осенне-зимнего или весенне-летнего сезона. В этот список должны включаться локомотивы, имеющие лучшее техническое состояние и наименьшие пробеги от постройки или плановых ремонтов большого объема (капитального ремонта, текущего ремонта ТР-3, ТР-2). Не рекомендуется включать в список локомотивы с истекшим сроком службы, а также не прошедшие обкатку после капитального ремонта (до первого текущего ремонта ТР-1). Список локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении, должен быть утвержден начальником отделения железной дороги, при его отсутствии - начальником службы локомотивного хозяйства железной дороги. До предъявления локомотивов к комиссионному осмотру они должны быть приведены в техническое состояние, соответствующее требованиям настоящей Инструкции и других нормативных актов, устанавливающих правила содержания локомотивов, используемых в пассажирском движении"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какая периодичность проведения технического обслуживания ТО-2 для локомотивов в случае, если максимальная скорость движения на участке обращения превышает 120 км/ч?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 8 "При использовании в пассажирском движении локомотивов, у которых не истек установленный срок службы, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 48 ч, если максимальная скорость движения на участке обращения не превышает 100 км/ч. Если скорость движения на участке обращения более 100 км/ч, но не превышает 120 км/ч, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 24 ч. В случае, если максимальная скорость движения на участке обращения превышает 120 км/ч, локомотив должен проходить техническое обслуживание ТО-2 каждый раз перед выдачей под поезд. В случае, если локомотивы, используемые в пассажирском движении, используются также в других видах движения, допускается выдавать их под грузовой поезд или использовать при маневрах, если время после последнего технического обслуживания ТО-2, ТО-3 или текущего ремонта превышает периодичность ТО-2 для локомотивов пассажирского движения, но не превышает периодичность ТО-2 для локомотивов, используемых в соответствующем виде движения или работы"</p>
<p>Кто обязан лично в обязательном порядке участвовать в работе комиссии при весеннем (осеннем) комиссионном осмотре при включении локомотива с истекшим сроком службы в список локомотивов, предназначенных для использования в пассажирском движении?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 11 "По истечении установленного срока службы локомотива, используемого в пассажирском движении, он должен быть осмотрен комиссией под председательством начальника локомотивного депо. При включении локомотива с истекшим сроком службы в список локомотивов, предназначенных для использования в пассажирском движении, начальник депо обязан лично участвовать в работе комиссии при весеннем (осеннем) комиссионном осмотре"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Допускаются ли перепробеги между всеми видами планового ремонта и техническим обслуживанием ТО-3 при использовании в пассажирском движении локомотивов с истекшим сроком службы?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 12а "При использовании в пассажирском движении локомотивов с истекшим сроком службы должны выполняться следующие дополнительные требования: а) не допускаются перепробеги между всеми видами планового ремонта и техническим обслуживанием ТО-3"</p>
<p>Какая периодичность проведения технического обслуживания ТО-2 при использовании в пассажирском движении локомотивов с истекшим сроком службы?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 12 б "При использовании в пассажирском движении локомотивов с истекшим сроком службы должны выполняться следующие дополнительные требования: а) не допускаются перепробеги между всеми видами планового ремонта и техническим обслуживанием ТО-3; б) техническое обслуживание ТО-2 должно производиться перед каждой выдчей под пассажирский поезд; в) руководители локомотивных депо обязаны лично контролировать качество работ при текущем ремонте и техническом обслуживании ТО-3 и делать соответствующие отметки в книге ремонта локомотива формы ТУ-28, причем руководитель, принявший локомотив из ремонта (технического обслуживания), несет персональную ответственность за его последующую безотказную работу"</p>
<p>Разрешено ли вождение пассажирских поездов однокабинной секцией многосекционного локомотива при движении кабиной назад?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 4 "С целью экономии финансовых и материальных ресурсов допускается использовать для вождения пассажирских поездов отдельные секции многосекционных локомотивов. При этом необходимо обеспечить работоспособность оборудования, перечисленного в пункте 3 настоящей Инструкции. При использовании однокабинных секций должна быть обеспечена возможность развернуть их в пунктах оборота. Запрещается вождение пассажирских поездов однокабинной секцией</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>многосекционного локомотива при движении кабиной назад"</p>
<p>Кто дает указание о возможности введения специальной окраски кузова локомотивов, предназначенных для вождения фирменных поездов?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 5 "Для поддержания надлежащего внешнего вида локомотивов, используемых в пассажирском движении, должна быть организована регулярная обмывка их кузовов. Окрасочный слой кузова и ходовых частей должен своевременно обновляться. По указанию руководства железной дороги возможно введение специальной окраски кузова локомотивов, предназначенных для вождения фирменных поездов"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какова периодичность составления списка локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении в течение осенне-зимнего или весенне-летнего сезона?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. б "В локомотивных депо, использующих в пассажирском движении грузовые локомотивы, дважды в год, перед комиссионным осмотром, должен составляться список локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении в течение осенне-зимнего или весенне-летнего сезона. В этот список должны включаться локомотивы, имеющие лучшее техническое состояние и наименьшие пробеги от постройки или плановых ремонтов большого объема (капитального ремонта, текущего ремонта ТР-3, ТР-2). Не рекомендуется включать в список локомотивы с истекшим сроком службы, а также не прошедшие обкатку после капитального ремонта (до первого текущего ремонта ТР-1). Список локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении, должен быть утвержден начальником отделения железной дороги, при его отсутствии - начальником службы локомотивного хозяйства железной дороги. До предъявления локомотивов к комиссионному осмотру они должны быть приведены в техническое состояние, соответствующее требованиям настоящей Инструкции и других нормативных актов, устанавливающих правила содержания локомотивов, используемых в пассажирском движении"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Разрешается ли использование локомотивов пассажирских серий для использования в маневровой работе?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 7 "Грузовые локомотивы, используемые в пассажирском движении, допускается использовать в других видах движения, если их использование исключительно в пассажирском движении приведет к нерациональному использованию локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад. Локомотивы пассажирских серий не допускается использовать для вождения грузовых поездов, за исключением специальных скоростных грузовых и рефрижераторных поездов. Порядок вождения таких поездов определяется специальными нормативными актами железных дорог. В маневровой работе локомотивы пассажирских серий допускается использовать только на начальных и конечных станциях участков обращения для перформирования пассажирских поездов"</p>
<p>Какова периодичность проведения технического обслуживания ТО-2 для локомотивов, у которых не истек установленный срок службы в случае, если скорость движения на участке обращения более 100 км/ч, но не превышает 120 км/ч?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 8 "При использовании в пассажирском движении локомотивов, у которых не истек установленный срок службы, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 48 ч, если максимальная скорость движения на участке обращения не превышает 100 км/ч. Если скорость движения на участке обращения более 100 км/ч, но не превышает 120 км/ч, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 24 ч. В случае, если максимальная скорость движения на участке обращения превышает 120 км/ч, локомотив должен проходить техническое обслуживание ТО-2 каждый раз перед выдачей под поезд. В случае, если локомотивы, используемые в пассажирском движении, используются также в других видах движения, допускается выдавать их под грузовой поезд или использовать при маневрах, если время после последнего технического обслуживания ТО-2, ТО-3 или текущего ремонта превышает периодичность ТО-2 для локомотивов пассажирского движения, но не превышает периодичность ТО-2 для локо-</p>

Вопрос	Комментарий
	<p>мотивов, использующихся в соответствующем виде движения или работы"</p>
<p>Какова периодичность проведения технического обслуживания ТО-2 для локомотивов, у которых не истек установленный срок службы в случае, если скорость движения на участке обращения не превышает 100 км/ч?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, использующихся в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 8 "При использовании в пассажирском движении локомотивов, у которых не истек установленный срок службы, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 48 ч, если максимальная скорость движения на участке обращения не превышает 100 км/ч. Если скорость движения на участке обращения более 100 км/ч, но не превышает 120 км/ч, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 24 ч. В случае, если максимальная скорость движения на участке обращения превышает 120 км/ч, локомотив должен проходить техническое обслуживание ТО-2 каждый раз перед выдачей под поезд. В случае, если локомотивы, использующиеся в пассажирском движении, используются также в других видах движения, допускается выдавать их под грузовой поезд или использовать при маневрах, если время после последнего технического обслуживания ТО-2, ТО-3 или текущего ремонта превышает периодичность ТО-2 для локомотивов пассажирского движения, но не превышает периодичность ТО-2 для локо-</p>

Вопрос	Комментарий
	мотивов, используемых в соответствующем виде движения или работы"
<p>Что должно проводиться в обязательном порядке при техническом обслуживании ТО-3, текущем ремонте ТР-1 и ТР-2 локомотивов, используемых в пассажирском движении?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 9 "При техническом обслуживании ТО-3, текущем ремонте ТР-1 и ТР-2 локомотивов, используемых в пассажирском движении, должна проводиться виброакустическая диагностика буксовых и якорных подшипников тяговых двигателей. Для диагностики должна использоваться аппаратура, прошедшая в установленном порядке сертификацию и рекомендованная к применению МПС России. Допускается прослушивать подшипники с помощью фонендоскопа. Не допускается использовать приборы, не сертифицированные и не рекомендованные к применению МПС России, а также использовать для прослушивания смотровые молотки, деревянные палки и другие подручные предметы"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>С какой нагрузкой на ось допускается использовать специально подготовленные локомотивы грузовых и маневровых серий для вождения пассажирских поездов?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 2 "Вождение пассажирских и почтово-багажных поездов (далее - пассажирские поезда) должно выполняться, как правило, локомотивами пассажирских серий. Допускается использовать для вождения пассажирских поездов специально подготовленные локомотивы грузовых и маневровых серий (далее - грузовые локомотивы) с нагрузкой на ось не более 24 тс. Не допускается использовать в пассажирском движении электровозы серий ВЛ10У, ВЛ15, ВЛ85, ВЛ22, ВЛ23, а также электровозы серии ВЛ8 с немодернизированной экипажной частью. Грузовые локомотивы, используемые в пассажирском движении, должны иметь на бортах надпись "ПАССАЖИРСКИЙ", нанесенную белой (при светлом кузове - контрастной по отношению к кузову) краской с высотой букв 20 - 30 см"</p>
<p>Электровоз какой серии не допускается использовать в пассажирском движении?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 2 "Вождение пассажирских и почтово-багажных поездов (далее - пассажирские поезда) должно выполняться, как правило, локомотивами пассажирских серий. Допускается использовать для вождения пассажирских поездов специально подготовленные локомотивы грузовых и маневровых серий (далее - грузовые локомотивы) с нагрузкой на ось не более 24 тс. Не допускается использовать в пассажирском движении электровозы серий ВЛ10У, ВЛ15, ВЛ85, ВЛ22, ВЛ23, а также электровозы серии ВЛ8 с немодернизированной экипажной частью. Грузовые локомотивы, используемые в пассажирском движении, должны иметь на бортах надпись "ПАССАЖИРСКИЙ", нанесенную белой (при светлом кузове - контрастной по отношению к кузову) краской с высотой букв 20 - 30 см"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Электровоз какой серии не допускается использовать в пассажирском движении?</p>	<p>Инструкция о порядке эксплуатации, технического обслуживания и ремонта локомотивов, используемых в пассажирском движении № ЦТ-647 от 12.04.1999г., п. 2 "Вождение пассажирских и почтово-багажных поездов (далее - пассажирские поезда) должно выполняться, как правило, локомотивами пассажирских серий. Допускается использовать для вождения пассажирских поездов специально подготовленные локомотивы грузовых и маневровых серий (далее - грузовые локомотивы) с нагрузкой на ось не более 24 тс. Не допускается использовать в пассажирском движении электровозы серий ВЛ10У, ВЛ15, ВЛ85, ВЛ22, ВЛ23, а также электровозы серии ВЛ8 с немодернизированной экипажной частью. Грузовые локомотивы, используемые в пассажирском движении, должны иметь на бортах надпись "ПАССАЖИРСКИЙ", нанесенную белой (при светлом кузове - контрастной по отношению к кузову) краской с высотой букв 20 - 30 см"</p>
<p>Где должна быть выполнена отметка о переходе узлов на зимнюю смазку?</p>	<p>Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п.2.1.4 "</p>
<p>Допускается ли смешение летнего и зимнего дизельного топлива?</p>	<p>Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п.2.1.5 "</p>
<p>Нужно ли снимать секции калорифера для промывки при подготовке тепловоза для работы в зимних условиях?</p>	<p>Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п.2.2.3 "</p>
<p>В каком месте производится утепление топливопровода?</p>	<p>Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п.2.2.3 "</p>
<p>Нужно ли снимать гидравлические гасители колебания при подготовке тепловоза для работы в зимних условиях?</p>	<p>Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п.2.2.6 "</p>
<p>Допустимо ли повышать сопротивление изоляции электрических машин с нагревом от собственного главного генератора или постороннего источника?</p>	<p>Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п.4.3 "</p>

Вопрос	Комментарий
Где регистрируются величины статистического напора воздуха в коллекторных камерах ТЭД?	Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п. 2.4.4 "
Где производится запись о проведении занятий с первозимниками по порядку расхолаживания тепловозов и дизель-поездов?	Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п. 3.1 "
Что происходит с температурой замерзания электролита аккумуляторной батареи при повышении его плотности?	Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п. 4.9 "
Кто утверждает сроки окончания выполнения основных работ по подготовке тепловозов и дизель-поездов для работы в зимний период?	Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п. 1.2 "
Кто устанавливает сроки замены смазок в зависимости от климатических условий?	Технические указания по подготовке, эксплуатации и обслуживанию тепловозов и дизель поездов в зимних условиях № ЦТРТ-14/97 от 30.12.1997г. п. 2.1.2 "
Когда должны быть выполнены мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних условиях?	Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п.1.5 "В соответствии с Инструкцией по подготовке локомотивного хозяйства к работе в зимних условиях железные дороги Российской Федерации подразделяются на две группы. Октябрьская, Горьковская, Северная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная, Сахалинская железные дороги относятся к первой группе. Калининградская, Московская, Северо-Кавказская, Юго-Восточная железные дороги относятся ко второй группе. Мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних условиях должны быть выполнены: для железных дорог первой группы - не позднее 1 октября; для железных дорог второй группы - не позднее 1 ноября"

Вопрос	Комментарий
<p>Куда заносятся результаты выполнения мероприятий по подготовке электровоза к работе в зимних или летних условиях?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 1.7 "Результаты выполнения мероприятий по подготовке электровоза к работе в зимних или летних условиях заносятся мастерами участков депо в книгу записи ремонта локомотива формы ТУ-28 и отмечаются на специальном графике-экране для приписного парка электровозов. В график-экран заносятся все основные мероприятия по подготовке электровозов к работе в зимних или летних условиях. График-экран должен находиться у старшего мастера участка текущего ремонта электровозов или у диспетчера по ремонту электровозов, или у заместителя начальника депо по ремонту. При вводе в эксплуатацию электровозов, поступивших с электровозостроительных или электровозоремонтных заводов, после производства текущего ремонта ТР-3, при выдаче из запаса МПС России и резерва железной дороги они должны быть подготовлены к работе в зимних или летних условиях. Об этом делается соответствующая отметка в книге записи ремонта локомотива формы ТУ-28"</p>
<p>Каким должно быть избыточное давление воздуха в кузове электровоза?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях от 10.04.02 г. п. 2.2.3.14 "После выполнения всех работ по подготовке системы вентиляции электровоза к зимнему режиму эксплуатации должны быть проверены расход и распределение воздуха, вентилирующего тяговые двигатели, а также избыточное давление воздуха в кузове электровоза. Расход воздуха, вентилирующего тяговые двигатели, при установленных на воздухозаборные устройства воздухоочистительных фильтрах и работе вентиляторов на номинальной частоте вращения должен быть не ниже 80 % от номинальной величины. Разница расходов воздуха, вентилирующего тяговые двигатели общим вентилятором, не должна превышать 10 %. Номинальные значения количества воздуха, вентилирующего тяговые двигатели различных типов, указаны в приложении 6 к настоящей инструкции. Избыточное давление в кузове измеряется при работающих всех вентиляторах, закрытых окнах и дверях и проверяется микроманометром ММН-240/5/1-1,0 ГОСТ 11161, минусовое отверстие которого соединено с атмо-</p>

Вопрос	Комментарий
	сферой с помощью трубки. Избыточное давление воздуха в кузове должно быть в пределах 30-50 Па"
Обязательно ли производить замену всепогодных смазок в узлах трения при переходе на летние или зимние условия работы?	Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях от № ЦТ-814 т 10.04.02 г. п. 2.1.2 "Перевод узлов трения с летних сортов смазок на зимние сорта смазок и наоборот должен производиться одновременно во всех депо и ПТОЛ участка, на котором обращаются локомотивы в соответствии с требованиями пункта 1.8 настоящей Инструкции. Сорта смазок и масел должны быть одинаковыми во всех депо, участвующих в совместной эксплуатации электровозов. Для локомотивных депо, которые осуществляют ремонт, ТО-3 и ТО-2 приписных локомотивов и не связаны с ремонтом и техническими обслуживанием ТО-3 и ТО-2 с другими депо, сроки перевода с летних сортов смазки на зимние и наоборот устанавливаются начальником службы локомотивного хозяйства железной дороги. В зависимости от погодных условий разрешается корректировать сроки замены смазок. При работе электровозов на двух железных дорогах корректировка сроков замены смазок должна быть согласована начальниками служб локомотивного хозяйства этих железных дорог. При использовании в узлах трения всепогодных смазок их замена при переходе на летние или зимние условия работы не производится при нормальном действии узлов и отсутствии

Вопрос	Комментарий
	превышения норм браковки показателей смазки"
Проверяется ли правильность вращения центробежных вентиляторов?	Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.2.2 "Для обеспечения нормального действия системы вентиляции, как в зимних, так и в летних условиях эксплуатации выполняются следующие работы: проверяется правильность направления вращения двигателей и центробежных вентиляторов"
Какой срок службы упаковочной ткани и вазопрона, из которых изготавливаются фильтры?	Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.2.3.1 "Срок службы упаковочной ткани и вазопрона, из которых изготавливаются фильтры, определяется по их фактическому состоянию (наличию ворса, целостности, отсутствию посторонних включений), но в любом случае он не должен превышать двух сезонов, а для фильтров с использованием вазопрона на электровозах серий ЧС и электровозах серий ВЛ60 в степени К, ВЛ60 в степени П/К, модернизированных по проекту Э1147.00.00 ПКБ ЦТ МПС, - не более двух лет). При текущем ремонте ТР-3, капитальных ремонтах КР-2, КР-1 воздухоочистительные фильтры должны изготавливаться из материалов, не бывших в употреблении. Применяемые в конструкциях

Вопрос	Комментарий
	<p>воздухоочистительных фильтров металлические сетки должны соответствовать требованиям чертежей. Неисправные сетки ремонтируются или заменяются "</p>
<p>Как проверяется качество закрытия дефлекторов?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.2.3.8 "На электровозах серий ВЛ80 в степени К, ВЛ80 в степени Т, ВЛ80 в степени Р, ВЛ80 в степени С, ВЛ82, ВЛ82 в степени М, ВЛ65, ВЛ85, ЭП1 опускаются и фиксируются в нижнем положении крышки дефлекторов для выброса воздуха, расположенные на крыше электровоза. Предварительно окна дефлекторов обклеивается или обвязывается одним слоем упаковочной ткани. Качество закрытия дефлекторов проверяется на свет изнутри кузова"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какой допустимый расход воздуха вентилирующего ТЭД при установленных воздухоочистительных фильтрах и работе вентиляторов на номинальной частоте вращения?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.2.3.14 "После выполнения всех работ по подготовке системы вентиляции электровоза к зимнему режиму эксплуатации должны быть проверены расход и распределение воздуха, вентилирующего тяговые двигатели, а также избыточное давление воздуха в кузове электровоза. Расход воздуха, вентилирующего тяговые двигатели, при установленных на воздухозаборные устройства воздухоочистительных фильтрах и работе вентиляторов на номинальной частоте вращения должен быть не ниже 80 % от номинальной величины. Разница расходов воздуха, вентилирующего тяговые двигатели общим вентилятором, не должна превышать 10%. Номинальные значения количества воздуха, вентилирующего тяговые двигатели различных типов, указаны в приложении 6 к настоящей инструкции. Избыточное давление в кузове измеряется при работающих всех вентиляторах, закрытых окнах и дверях и проверяется микроманометром ММН-240/5/1-1,0 ГОСТ 11161, минусовое отверстие которого соединено с атмосферой с помощью трубки. Избыточное давление воздуха в кузове должно быть в пределах 30-50 Па"</p>
<p>Какие сроки замены смазки в пневмоприводах аппаратов?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.4.1 "Смена смазки в пневматических приводах аппаратов производится при ревизии приводов на текущих ремонтах ТР-2, ТР-3, капитальных ремонтах электровозов, а также в случае ремонта с разборкой пневматического привода"</p>

Вопрос	Комментарий
<p>Какие сроки комиссионной совместной проверки ИТР депо и работников дистанции энергоснабжения подготовки токоприемников, работоспособности вибрпантографов и пневмобарабанов в зимних условиях?</p>	<p>Инструкция по подготовке к работе техническому обслуживанию электровозов в зимних и летних условиях № ЦТ-814 от 10.04.02 г. п. 2.4.4 "В октябре на ПТОЛ и в депо инженерно-техническими работниками депо совместно с инженерно-техническими работниками дистанций электроснабжения и начальниками районов контактной сети осуществляется комиссионная проверка подготовки токоприемников к работе в зимних условиях, работоспособности вибропантографов и пневмобарабанов в соответствии с требованиями настоящей Инструкции и Инструкции по обеспечению надежности работы устройств электроснабжения железных дорог в зимних условиях"</p>