

Департамент образования и науки Костромской области
областное государственное бюджетное
профессиональное образовательное учреждение
«Буйский техникум железнодорожного транспорта Костромской области»

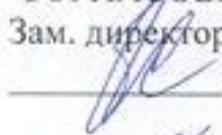
УТВЕРЖДЕНО
приказом директора ОГБПОУ
«БТЖТ Костромской области»
№ 404 от 30.08 20 19 г.

Комплект контрольно-оценочных оценочных средств
учебной дисциплины
ОП 07: «Правила технической эксплуатации»
основной образовательной программы
по профессии: 43.01.06. «Проводник на железнодорожном
транспорте»

Буй 20 19 г.

СОГЛАСОВАНО

Зам. директора по УПР

 О.В. Сырцева

Методист техникума

 Кушнир М.В.

ОДОБРЕНА

на заседании предметно-
цикловой комиссии
общепрофессиональных
дисциплин

Протокол № 1

от «30» августа 2019 г.

Председатель предметно-
цикловой комиссии

 Габидуллина В.С.

Составитель:

Мастер п/о
ОГБПОУ «БТЖТ
Костромской области»


Пучкова О.Н.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Паспорт комплекта контрольно-оценочных средств	4
2. Результаты освоения учебной дисциплины, подлежащие проверке	6
3. Оценка освоения учебной дисциплины	11
3.1. Формы и методы оценивания	11
3.2. Типовые задания для оценки освоения учебной дисциплины	17
4. Контрольно-оценочные материалы для итоговой аттестации по учебной дисциплине.....	30
5. Приложения. Задания для оценки освоения дисциплины.....	34
6. Перечень материалов, оборудования и информационных источников, используемых в аттестации-.....	35

1. Паспорт комплекта контрольно-оценочных средств

В результате освоения учебной дисциплины

«Правила технической эксплуатации»

обучающийся должен обладать предусмотренными ФГОС по специальности СПО **«43.01.06. Проводник на железнодорожном транспорте»**.

«Базовой подготовки» следующими умениями, знаниями, которые формируют профессиональную компетенцию, общими и профессиональными компетенциями.

Рабочая программа учебной дисциплины является частью основной профессиональной образовательной программы в соответствии с ФГОС по профессии ППКРС для профессии: **43.01.06. «Проводник на железнодорожном транспорте»**.

Рабочая программа учебной дисциплины может быть использована дополнительном профессиональном образовании (в программах повышения квалификации и переподготовки) и профессиональной подготовке по профессиям рабочих:

- кассир билетный;
- проводник пассажирского вагона;
- проводник по сопровождению грузов и спецвагонов.

В результате освоения дисциплины обучающийся должен

уметь:

У.1 - различать типы и назначение локомотивов, вагонов, знаки на подвижном составе, используемую терминологию и условные обозначения;

В результате освоения дисциплины обучающийся должен

знать:

З.1 - основные вопросы взаимодействия пути и подвижного состава;

З.2 - устройства автоматики, телемеханики и связи;

З.3 - основные правила организации движения и перевозки грузов

В результате освоения учебной дисциплины студент должен овладевать профессиональными компетенциями, включающими в себя способность:

ОК 1. Понимать сущность и социальную значимость будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес.

ОК 2. Организовывать собственную деятельность, исходя из цели и способов ее достижения, определенных руководителем.

ОК 3. Анализировать рабочую ситуацию, осуществлять текущий и итоговый контроль, оценку и коррекцию собственной деятельности, нести ответственность за результаты своей работы.

ОК 4. Осуществлять поиск информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач.

ОК 5. Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности.

ОК 6. Работать в команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, клиентами.

ОК 7. Проводить мероприятия по защите пассажиров и работников в чрезвычайных ситуациях и предупреждать их возникновение.

В результате освоения учебной дисциплины студент должен овладевать профессиональными компетенциями, включающими в себя способность:

ПК 1.1. Проводить подготовку пассажирского вагона к рейсу.

ПК 1.2. Обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров, учет и информирование руководства о наличии свободных и освобождающихся мест.

ПК 1.3. Обслуживать пассажиров в вагоне пассажирского поезда внутреннего и международного сообщения в пути следования.

ПК 1.4. Обеспечивать комфортность и безопасность проезда пассажиров в вагоне.

ПК 2.1. Наблюдать за техническим состоянием вагона и его оборудования в пути следования.

ПК 2.2. Обслуживать приборы отопления, принудительной вентиляции и кондиционирования воздуха, электрооборудование, холодильные установки.

ПК 2.3. Содержать в исправном состоянии внутреннее оборудование вагона и съемный инвентарь.

ПК 2.4. Обслуживать последний вагон.

ПК 3.1. Принимать грузы и сдавать их заказчикам в установленном порядке.

ПК 3.2. Обеспечивать установленные условия перевозки и сохранности материальных ценностей и другого имущества спецвагона в пути следования.

ПК 3.3. Обслуживать служебный вагон рефрижераторного поезда.

ПК 4.1. Оформлять и продавать проездные и перевозочные документы на железнодорожном транспорте.

ПК 4.2. Принимать проездные и перевозочные документы от граждан в случаях их отказа от поездки и возвращать им деньги.

ПК 4.3. Получать, хранить и сдавать денежные средства и бланки строгой отчетности в установленном порядке.

Формой аттестации по учебной дисциплине является:
Дифференцированный зачет.

2. Результаты освоения учебной дисциплины, подлежащие проверке

2.1. В результате аттестации по учебной дисциплине осуществляется комплексная проверка следующих умений и знаний, а также динамика формирования общих компетенций:

Таблица 1.1

Результаты обучения: умения, знания и общие компетенции	Показатели оценки результата	Форма контроля и оценивания
О.К.		
О.К.1. Понимать сущность и социальную значимость будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес.	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,
О.К.2. Организовывать собственную деятельность, исходя из цели и способов ее достижения, определенных руководителем.	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,
ОК 3. Анализировать рабочую ситуацию, осуществлять текущий и итоговый контроль, оценку и коррекцию собственной деятельности, нести ответственность за результаты своей работы	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов,	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,

	рефератов, Контрольное задание.	
О.К.4.Осуществлять поиск информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач.	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,
ОК 5. Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности.	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,
О.К.6.Работать в команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, клиентами.	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,
О.К. 7. Проводить мероприятия по защите пассажиров и работников в чрезвычайных ситуациях и предупреждать их возникновение.	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,
ОК8. Самостоятельно определять	Ответы на поставленные	Тестирование,

задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышение квалификации.	вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	контрольные работы, практическая, работа,
Уметь:		
У1 - различать типы и назначение локомотивов, вагонов, знаки на подвижном составе, используемую терминологию и условные обозначения;	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,
Знать:		
31 - основные вопросы взаимодействия пути и подвижного состава; 32 - устройства автоматики, телемеханики и связи; 33 - основные правила организации движения и перевозки грузов	Ответы на поставленные вопросы, лабораторные работы. Работа с учебной, научной и справочной литературой, словарями. Работа с конспектами лекций. Выполнение индивидуальных заданий разных видов. Подготовка докладов, рефератов, Контрольное задание.	Тестирование, контрольные работы, практическая, работа,

3. Оценка освоения учебной дисциплины:

3.1. Формы и методы оценивания

Предметом оценки служат умения и знания, предусмотренные ФГОС по дисциплине **«Правила технической эксплуатации»**, направленные на формирование общих и профессиональных компетенций.

Текущий контроль проводится в период проведения аудиторной и самостоятельной работы обучающихся.

Задачами текущего контроля являются:

- приобретение и развитие у обучающихся навыков систематической самостоятельной работы с учебным материалом;
- объективная оценка качества освоения обучающимися учебного материала;
- контроль формирования общих и профессиональных компетенций;
- получение оперативной информации о ходе усвоения обучающимися учебного материала;
- стимулирование учебной работы обучающихся;
- подготовка обучающихся к промежуточной аттестации.

Виды и формы текущего контроля по дисциплине

«Правила технической эксплуатации»

- *устные*: экспресс-опрос перед началом (или в конце) занятия, устный опрос;
- *письменные*: контрольная работа, практическая работа

По окончании 1 семестра преподавателем выставляются итоговые оценки текущего контроля каждому обучающемуся.

Составными элементами текущего контроля знаний являются входной и рубежный контроли.

Входной контроль проводится с целью выявления степени реальной готовности обучающихся к освоению учебного материала дисциплины.

Рубежный контроль выявляет знания и умения студентов по дисциплине

«Правила технической эксплуатации»

Контроль освоения учебной дисциплины

«Правила технической эксплуатации»

Итоговая аттестация проводится в форме **Дифференцированного зачета** по билетам на 3 курсе. Все билеты имеют одинаковую структуру:

Теоретическая часть - предполагает устный ответ обучающихся с возможной демонстрацией на макете (плакате) необходимой для ответа иллюстрационной части. Вопрос проверяет теоретическую подготовку обучающегося по дисциплине.

Практическая часть задания проверяет приобретённые умения обучающихся и предполагает решение ситуационных задач по дисциплине.

Условием положительной аттестации по дисциплине является положительная оценка освоения всех умений и знаний по всем контролируемым показателям.

Предметом оценки освоения учебной дисциплины

«Правила технической эксплуатации»

Критерии оценки:

Ответ обучающегося оценивается по пяти балльной шкале. Оценка обучающегося складывается из его знаний и умений выходить на различный уровень воспроизведения материала.

Оценка «отлично» ставится, если обучающийся полно, логично, осознанно излагает материал, выделяет главное, аргументирует свою точку зрения на ту или иную проблему, имеет системные полные знания и умения по поставленному вопросу. Содержание вопроса обучающийся излагает связно, в краткой форме, раскрывает последовательно суть изученного материала, демонстрируя прочность и прикладную направленность полученных знаний и умений, не допускает терминологических ошибок и фактических неточностей.

Оценка «хорошо» ставится, если обучающийся знает материал, строит ответ четко, логично, устанавливает причинно-следственные связи в рамках дисциплины, но допускает незначительные неточности в изложении материала и при демонстрации аналитических проектировочных умений. В ответе отсутствуют незначительные элементы содержания или присутствуют все необходимые элементы содержания, но допущены некоторые ошибки, иногда нарушалась последовательность изложения.

Оценка «удовлетворительно» ставится, если обучающийся ориентируется в основных понятиях, строит ответ на репродуктивном уровне, но при этом допускает неточности и ошибки в изложении материала, нуждается в наводящих вопросах, не может привести примеры, допускает ошибки методического характера при анализе дидактического материала и проектировании различных видов деятельности.

Оценка «неудовлетворительно» ставится, если обучающийся не ориентируется в основных понятиях, демонстрирует поверхностные знания, если в ходе ответа отсутствует самостоятельность в изложении материала либо звучит отказ дать ответ, допускает грубые ошибки при выполнении заданий аналитического и проектировочного характера.

Контроль и оценка освоения учебной дисциплины по темам (разделам)
Таблица 2.2

Элемент учебной дисциплины	Формы и методы контроля					
	Текущий контроль		Рубежный контроль		Промежуточная аттестация	
	Форма контроля	Проверяемые ОК, У, З	Форма контроля	Проверяемые ОК, У, З	Форма контроля	Проверяемые ОК, У, З
Раздел 1. Общие положения ПТЭ				У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3.. ОК 1, - ОК 7.
Тема 1.1 Основные объекты ПТЭ РФ.	Устный опрос Самостоятельная работа Тестирование	У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3.. ОК 1, - ОК 7.
Тема 1.2 Область применения Правил технической эксплуатации ж/д РФ.	Устный опрос Самостоятельная работа Тестирование	У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 1.3. Основные обязанности и ответственность работников ж/д транспорта	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.
Раздел 2. Сооружения и устройства.				У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 2.1. Габариты. Типы габаритов Требования предъявляемые к ним.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.		У1, З1, - З3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 2.2.	Устный опрос Тестирование	У1, З1, - З3.		У1, З1, - З3.		У1, З1, - З3.

План и профиль пути.	Самостоятельная работа	ОК 1, - ОК 7.		ОК 1, - ОК 7.		ОК 1, - ОК 7.	
Тема 2.3. Элементы железнодорожного пути. Рельсы и стрелочные переводы.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.	
Тема 2.4. Пересечения ,ж/д переезды и примыкания ж/д.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.	
Тема 2.5. Путевые и сигнальные знаки.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.	
Тема 2.6. Сооружения и устройства станционного хозяйства	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 7. ОК 1, - ОК 9.9		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 33. ОК 1, - ОК 7.	
Тема 2.7. Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства, водоснабжения и канализации. Восстановительные средства.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 33 ОК 1, - ОК 7.	
Тема 2.8. Сооружения и устройства сигнализации, связи и вычислительной	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.	

техники.						
Тема 2.9. Сигналы.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 2.5. Путевая автоматическая и полуавтоматическа я блокировка.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 2.6. Электрическая централизация стрелок и сигналов.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 2.7. Диспетчерская централизация.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 2.8. Автоматическая локомотивная сигнализация и автостопы.	Устный опрос Самостоятельная работа	У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1, 3 1, - 3 3 ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 2.9. Ключевая зависимость стрелок и сигналов.	Устный опрос Самостоятельная работа	У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.10. Станционная блокировка.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.11. Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1. 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7

Тема 2.12. Автоматическая переездная сигнализация и шлагбаумы. Система оповещения о приближении поезда	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.13.Устройства автоматического выявления перегрева букс.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.14. Устройства путевого заграждения	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.15. Связь. Линии СЦБ и связи.	Устный опрос Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.16. Информационно- вычислительная система ж/д транспорта.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.17. Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 2.18. Сооружения и устройства электрооборудования ж/д.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7

Тема 2.19 Осмотр сооружений и устройств и их ремонт.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Раздел 3. Подвижной состав.				У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7
Тема 3.1. Подвижной состав. Общие требования к нему.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 3.2. Колёсные пары и требования предъявляемые к ним.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 3.3. Допустимые отклонения в размерах колёсных пар, дефекты с которыми запрещена эксплуатация.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 3.4. Тормозное оборудование. Назначение автотормозов. Требование к их состоянию. Опробование	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1, 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.

автотормозов.						
Тема3.5. Требования к подвижному составу при выпуске в эксплуатацию.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Раздел 4.Организация движения поездов.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа			У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема4.1. График движения поездов. Нумерация поездов. Виды поездов.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.2. Раздельные пункты. Границы станции. Виды путей Нумерация путей.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.3. Организация технической работы станции.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.4. Производство маневров.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.5. Формирования поездов. Вагоны запрещенные к постановке в	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.

поезд.						
Тема 4.6. Снаряжение и обслуживание поездов.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.7. Дополнительные обязанности проводника хвостового вагона.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.8. Ограждение пассажирского поезда при различных ситуациях.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.9.Порядок движения поездов. Скорости движения поездов.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 4.10. Оповестительный сигнал. Сигнал бдительности. Сигнал тревоги	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Раздел 5. Инструкция по сигнализации.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа			У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 5.1. ИСИ. Общие положение. Сигналы.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.

Тема 5.2. Светофоры. Классификация. Их назначение	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа Практическая работа №3. Практическая работа №4	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 5.3. Ограждение мест препятствия для движения поездов на перегоне.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 5.4. Ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 5.5. Ручные сигналы. Ручные сигналы и звуковые сигналы при манёврах	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 5.6. Сигнальные указатели и знаки. Временные сигнальные знаки.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.
Тема 5.7. Средства связи.	Устный опрос Тестирование Самостоятельная работа	У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.		У1., 3 1, - 3 3. ОК 1, - ОК 7.

Дифференцирован ный зачёт						

3. Контрольно-оценочные материалы для итоговой аттестации по учебной дисциплине в форме дифференцированного зачета.

3.1. Типовые задания для оценки освоения учебной дисциплины

Устный опрос.

Устный опрос по учебной дисциплине «Правила технической эксплуатации» предназначен для специальности 46.01.06 «Проводник на железнодорожном транспорте» для контроля степени усвоения студентами учебного материала при проведении промежуточной аттестации в форме устного теста

Контрольные вопросы по ПТЭ.

1. Что устанавливают правила ПТЭ (правила технической эксплуатации)
ПТЭ устанавливают основные положения по ТЭ ж/д, порядок действия работников ж/д/т при их эксплуатации, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и ПС и требования. предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принцип сигнализации.
2. Основные обязанности работника ж. д. транспорта
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 среды.
3. При каких показаниях светофоров и других сигнальных устройств требуется немедленная остановка поезда
Погасшие огни светофоров (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и повторительных), непонятное их показание, а также непонятная подача сигналов другими сигнальными приборами. Красный свет светофора, красный развернутый флаг (днем), красный огонь ручного фонаря (ночью), 3 коротких сигнала, взрыв петарды.
4. Что устанавливает инструкция по сигнализации
Данная инструкция устанавливает систему видимых и звуковых сигналов для передачи приказов и указаний, относящихся к движению поездов и маневровой работе, а также типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются.
5. Назначение сигналов
Сигнал является приказом и подлежит безусловному выполнению. Работники ж/д/т должны использовать все возможные средства для выполнения требований сигнала.
6. Что должен обеспечивать график движения поездов
 - Удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов

- Безопасность движения поездов
 - Эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности станций
 - Рациональное использование ПС
 - Соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад
 - Возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств СЦБ, связи и электроснабжения.
7. Ручные тормоза. Какие сигналы подаются для приведения их в действие
3 длинных гудка
8. Какой ПС не допускается выпускать в эксплуатацию к следованию в поездах
Неисправен какой-либо узел вагона; в вагоне не санитарные условия
9. Требования в эксплуатации к КП
Каждая КП должна удовлетворять требованиям, установленным соответствующей инструкцией по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию КП ПС, утверждаемой МПС России, и иметь на оси четко проставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования КП, а также клейма о приеме ее при формировании.
10. Требования в эксплуатации к автосцепному устройству
Высота автосцепки над уровнем верха головки 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 спец. ПС:
В порожнем состоянии не более ...1080 мм
В груженом не менее ...980 мм
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
Свыше 120 км/ч50 мм
Между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда...100 мм
Между локомотивом и подвижными единицами спец. ПС...100 мм
- Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений
 - Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполнявший техобслуживание состава поезда перед отправлением.
11. Сигналы, применяемые при опробовании тормозов
- При опробовании тормозов подаются сигналы:
 - Требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): днем — поднятой вертикально рукой; ночью — поднятым ручным фонарем с прозрачно — белым огнем. Машинист отвечает одним коротким свистком локомотива и приступает к

торможению;

- Требование машинисту отпустить тормоза: днем – движениями руки перед собой по горизонтальной линии; ночью – такими же движениями ручного фонаря с прозрачно – белым огнем. Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза.

- Для передачи указания при опробовании тормозов могут применяться радиосвязь или устройства двусторонней парковой связи.

12. Расстояние между осями путей на перегонах и станциях

На перегонах 4100 мм. На станциях 4800 мм.

13. Ширина колеи: нормальная, минимальная, максимальная, с учетом величины радиуса кривой

- Нормальная: 1520 мм. Минимальная: 1512 мм. Максимальная: 1548 мм.
- При $R \geq 350$ м. – 1520 мм. При $R = 300 - 349$ м. – 1530 мм. При $R < 299$ м. – 1535 мм.

14. Деление поездов по старшинству

Поезда дальнего следования: фирменный, скорый, пассажирский.

Поезда ближнего следования: местный (до 700 км.), пригородный (до 150 км.).

15. Основные сигнальные цвета

Красный, желтый, зеленый, синий, лунно-белый.

16. Допускаемая разница по высоте между продольными осями автосцепок в поезде

- Грузовой поезд (ГП): ≤ 100 мм.
- Между локомотивом и первым груженым вагоном ГП: ≤ 110 мм.
- В ПП, следующим со скоростью: 120 км/ч. ≤ 70 мм ; 121 – 140 км/ч. ≤ 50 мм.
- Между локомотивом и вагоном ПП: ≤ 100 мм.
- Между локомотивом и подвижными единицами спец. ПС: ≤ 100 мм.

17. Допускаемые скорости при производстве маневров

- 60 км/ч. – при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с выключенными и опробованными автотормозами.
- 40 км/ч. – при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного спец. самоходного ПС 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, 5 и 6-ой степеней.
- 5 км/ч. – при маневрах толчками, при проходе отцепы вагонов к другому отцепу в подгорочном парке.
- 3 км/ч. – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.

20. Требования к величине ползуна КПП в ПВ

При обнаружении у вагона ползуна:

- от 1 до 2 мм. разрешается довести такой вагон со скоростью не выше 100 км/ч. (грузовых – 70 км/ч.)

- от 2 до 6 мм. со скоростью 15 км/ч.
- от 6 до 12 мм. со скоростью 10 км/ч.
- свыше 12 мм. со скоростью 10 км/ч с заклиниванием колеса

21 Требования к величине проката КП в ПВ

При скоростях:

- 120 – 140 км/ч. прокат не более 5 мм. (все поезда)
- до 120 км/ч. прокат не более (ПП- 7 мм , скорых ПП – 5мм., ПП местного и пригородного сообщения – 8 мм., грузовых вагонов (ГВ) – 9 мм.)

22 Требования к высоте автосцепки над уровнем верха головки рельса ПВ

- У локомотивов и ПВ с людьми от 980 мм. до 1080 мм.

23 Сигналы тревог

- Сигналы тревоги подаются гудкам, свистками локомотивов и дрезин, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенный металлический предмет (длинные – часто следующими ударами; короткие – редкими ударами по числу необходимых коротких звуков)
- Сигнал «Общая тревога» подается группами и одного длинного и трёх 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 «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков

-...-...-

Сигнал подается при необходимости каждым работником ж/д.

- Сигнал «Воздушная тревога» подается протяжным звучанием сирен, а так же рядом коротких звуков непрерывно в течение 2 – 3 минут

.....

- Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» подается в течение 2 -3 минут:

На перегонах – свистками локомотивов и дрезин группами из одного длинного и одного короткого звуков

-.-.-.

на станциях, заводах и других предприятиях МПС – частыми ударами в подвешенные металлические предметы.

- Об окончании тревоги работники ж/д и пассажиры оповещаются:
 - На станциях, заводах и других предприятиях МПС – по указанию соответственно начальника станции, завода, предприятия или лица, ими уполномоченного, через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая посыльных;
 - В пассажирских поездах – по указанию начальника (механика – бригадира) пассажирского поезда по радио;
 - В людских и воинских поездах – по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по станции;
 - В грузо-пассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах – дежурным по станции.

24 Ограждение поезда при вынужденной остановке поезда на перегоне

- При вынужденной остановке ограждение проводит проводник последнего пассажирского вагона по указанию машиниста:
 - 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 2-х путный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.
- Если однопутный участок: проводник последнего пассажирского вагона должен привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 м от хвоста поезда петарды на расстоянии 20 м друг от друга, после чего отойти от места уложения обратно к поезду на 20 м и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона.
- Если 2-хпутный участок: все то же самое, только еще и проводник первого вагона.

25 Ручные и звуковые сигналы при маневровой работе

- При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:
 - «Разрешается локомотиву следовать управлением вперед» - днем полукруг над головой развернутым желтым флажком; ночью – ручным фонарем с прозрачно белым огнем или одним длинным звуком
 - «Разрешается следовать локомотиву управлением назад» - днем движением опущенной руки вниз с развернутым желтым флагом; ночью – ручного фонаря с прозрачно белым огнем или двумя длинными звуками
 - «Тише» - днем медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага; ночью – ручного фонаря с прозрачно – белым огнем или двумя короткими звуками
 - «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.

26 Высота подвески контактного провода над уровнем верха головок рельса

- На перегонах и станциях не ниже 5750 мм
- На переездах не ниже 6000 мм
- Высота не должна превышать 6800 мм

27 Назначение и места установки предельного столбика

Предельный столбик устанавливается на стрелочном переводе для обеспечения безопасности движения поездов в месте, где расстояние между осями сходящихся путей 4100 мм.

28 Ограждение поезда на перегоне при загромождении соседнего пути

- При вынужденной остановке поезда на 2-х путном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т.п., когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном пути, проводник должен подавать сигнал общей тревоги.
- При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится со стороны головы проводником первого вагона, а с хвоста – проводником последнего пассажирского вагона укладкой петард на

расстоянии 1000 м от головы и хвоста поезда.

- При остановке остальных поездов ограждение производится проводниками первого и последнего вагонов укладкой петард на смежном пути со стороны ожидаемого по этому пути поезда на расстоянии 1000 м от места препятствия.

29 Основные показания светофора

- Один зеленый огонь – «Разрешается движение с установленной скоростью»
- Один желтый мигающий огонь – «Разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью»
- Один желтый огонь – «Разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт»
- Два желтых огня, из них верхний мигающий – «Разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт»
- Два желтых огня – «Разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу»
- Один красный огонь – «СТОЙ! Запрещается проезжать сигнал»

30 В каких случаях и как подаются оповестительный и пригласительный сигналы

- Пригласительный сигнал (1 лунно-белый мигающий вместе с красным) подается при условии «бдительности», т.е. с готовностью немедленной остановки при встрече препятствия. Используется на входных и выходных светофорах. Скорость не более 20 км/ч
- Оповестительный сигнал: 1 длинный – при въезде на мосты, тоннели... и при выходе из них, при встрече и расходе поездов, при встрече с работающими на путях людьми; 1 короткий и 1 длинный – сигнал бдительности, при прибытии поезда по неправильному пути.

Тестовые задания.

Тестовые задания по учебной дисциплине «Правила технической эксплуатации» предназначены для специальности 46.01.06 «Проводник на железнодорожном транспорте» для контроля степени усвоения студентами учебного материала при проведении аттестации в форме дифференцированного зачёта

Перевод баллов в отметку:

16-18 баллов – отметка «5»

14-16 баллов – отметка «4»

12-14 баллов – отметка «3»

12 и менее баллов – отметка «2»

1. Преимуществами железнодорожного транспорта перед другими видами транспорта являются:
 - а) безопасность, экономичность, экологическая предпочтительность
 - б) низкая скорость движения
 - в) рациональное использование времени в пути
2. Железнодорожный путь – это

- а) земляное полотно для укладки путевой решетки
 - б) комплекс инженерных сооружений, предназначенный для пропуска по нему поездов с установленной скоростью
 - в) рельсы
3. По роду работы локомотивы подразделяют:
- а) на односекционные и двухсекционные
 - б) на современные и устаревшие
 - в) на грузовые, пассажирские и маневровые
4. Локомотивное депо – это
- а) структурная единица локомотивного хозяйства для выполнения текущего ремонта, технического обслуживания и экипировки локомотивов
 - б) пункт экипировки локомотивов
 - в) пункт технического обслуживания локомотивов
5. В состав парка грузовых вагонов входят:
- а) вагоны для перевозки сыпучих грузов
 - б) вагоны для перевозки жидких нефтепродуктов
 - в) крытые вагоны, платформы, полувагоны, цистерны, изотермические вагоны и вагоны специального назначения
6. Устройства автоматики и телемеханики на ж.д. транспорте предназначены:
- а) для автоматизации процессов, связанных с управлением движением поездов, обеспечения безопасности и необходимой пропускной способности железной дороги
 - б) для проведения маневровых работ
 - в) для подачи ручного сигнала
7. Автоматическая локомотивная сигнализация служит:
- а) для постоянной передачи на локомотив (по рельсовым цепям) показаний путевого светофора, к которому приближается поезд
 - б) для увеличения скорости локомотива
 - в) для охраны локомотива
8. К устройствам переездной сигнализации относятся:
- а) стрелки
 - б) релейные будки
 - в) автоматическая светофорная сигнализация, автоматические, электро- и механизированные шлагбаумы
9. Основным видом управления стрелками и сигналами на железных дорогах является:
- а) электрическая централизация стрелок и светофоров
 - б) замыкание рельсовой цепи
 - в) ручной перевод каждой стрелки дежурным по станции
10. К раздельным пунктам относятся:
- а) только узловые станции
 - б) разъезды, обгонные пункты, станции
 - в) пассажирские вокзалы
11. По характеру работы станции подразделяют:
- а) на основные и вспомогательные
 - б) на четные и нечетные

- в) на промежуточные, участковые, сортировочные, пассажирские и грузовые
12. Маневровой работой на станциях называется:
- а) техническое обслуживание локомотивов
 - б) перевод локомотива с одного главного пути на другой
 - в) работа, связанная с передвижением при расформировании и формировании составов, подаче вагонов к местам погрузки-выгрузки, подаче поездных локомотивов к составам
13. По назначению тепловозы подразделяют:
- а) на основные и вспомогательные
 - б) на грузовые, пассажирские и маневровые
 - в) одно-, двух- и трехсекционные
14. Под экипировкой понимают комплекс операций по снабжению локомотива
- а) топливом, водой, песком, смазочными и обтирочными материалами
 - б) топливом
 - в) водой
15. Целью проведения технического обслуживания локомотива является
- а) проверка только ходовой части локомотива
 - б) обеспечение работоспособности локомотива в процессе эксплуатации
 - в) выполнение графика движения локомотивов
16. Капитальный ремонт локомотивов выполняют
- а) на локомотиворемонтных заводах
 - б) в ремонтном цехе
 - в) в локомотивном депо
17. Пожарные поезда предназначены для
- а) тушения пожаров на железных дорогах
 - б) тушения пожаров на переездах
 - в) тушения пожаров в депо
18. ПТЭ - это
- а) правила технического обслуживания
 - б) правила технической эксплуатации
 - в) правила проведения ремонта

КОДЫ ПРАВИЛЬНЫХ ОТВЕТОВ

- 1-А
- 2-Б
- 3-В
- 4-А
- 5-В
- 6-А
- 7-А
- 8-В
- 9-А
- 10-Б
- 11-В
- 12-В
- 13-Б
- 14-А
- 15-Б
- 16-А
- 17-А

ПАСПОРТ

НАЗНАЧЕНИЕ:

КОМ предназначен для контроля и оценки результатов освоения по специальности: **Проводник на железнодорожном транспорте.**
код специальности: **43.01.06.**

Профессиональные компетенции:

ПК 1.1. Проводить подготовку пассажирского вагона к рейсу.

ПК 1.2. Обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров, учет и информирование руководства о наличии свободных и освобождающихся мест.

ПК 1.3. Обслуживать пассажиров в вагоне пассажирского поезда внутреннего и международного сообщения в пути следования.

ПК 1.4. Обеспечивать комфортность и безопасность проезда пассажиров в вагоне.

ПК 2.1. Наблюдать за техническим состоянием вагона и его оборудования в пути следования.

ПК 2.2. Обслуживать приборы отопления, принудительной вентиляции и кондиционирования воздуха, электрооборудование, холодильные установки.

ПК 2.3. Содержать в исправном состоянии внутреннее оборудование вагона и съемный инвентарь.

ПК 2.4. Обслуживать последний вагон.

ПК 3.1. Принимать грузы и сдавать их заказчикам в установленном порядке.

ПК 3.2. Обеспечивать установленные условия перевозки и сохранности материальных ценностей и другого имущества спецвагона в пути следования.

ПК 3.3. Обслуживать служебный вагон рефрижераторного поезда.

ПК 4.1. Оформлять и продавать проездные и перевозочные документы на железнодорожном транспорте.

ПК 4.2. Принимать проездные и перевозочные документы от граждан в случаях их отказа от поездки и возвращать им деньги.

ПК 4.3. Получать, хранить и сдавать денежные средства и бланки строгой отчетности в установленном порядке.

ПАКЕТ ЭКЗАМЕНАТОРА

Объекты оценки	Критерии оценки результата	Отметка о выполнении
У1 - различать типы и назначение локомотивов, вагонов, знаки на подвижном составе, используемую терминологию и условные обозначения; 31 - основные вопросы взаимодействия пути и подвижного состава; 32 - устройства автоматики, телемеханики и связи; 33 - основные правила организации движения и перевозки грузов	Оценка «отлично» ставится, если обучающийся полно, логично, осознанно излагает материал, выделяет главное, аргументирует свою точку зрения на ту или иную проблему, имеет системные полные знания и умения по поставленному вопросу. Содержание вопроса обучающийся излагает связно, в краткой форме, раскрывает последовательно суть изученного материала, демонстрируя прочность и прикладную направленность полученных знаний и умений, не допускает терминологических ошибок и фактических неточностей. Оценка «хорошо» ставится, если обучающийся знает материал, строит ответ четко, логично, устанавливает причинно-следственные связи в рамках дисциплины, но допускает незначительные неточности в изложении материала и при демонстрации аналитических проектировочных умений. В ответе отсутствуют незначительные элементы содержания или присутствуют все необходимые элементы содержания, но допущены некоторые ошибки, иногда нарушалась последовательность изложения. Оценка «удовлетворительно» ставится, если обучающийся ориентируется в основных понятиях, строит ответ на репродуктивном уровне, но при этом допускает неточности и ошибки в изложении материала, нуждается в наводящих вопросах, не может привести примеры, допускает ошибки методического характера при анализе дидактического материала и проектировании различных видов деятельности. Оценка «неудовлетворительно» ставится, если обучающийся не ориентируется в основных понятиях, демонстрирует поверхностные знания, если в ходе ответа отсутствует самостоятельность в изложении материала либо звучит отказ дать ответ,	

	допускает грубые ошибки при выполнении заданий аналитического и проектировочного характера.	
Условия выполнения заданий <i>(если предусмотрено)</i> Время выполнения задания 45 мин Оборудование: плакаты, планшеты, макеты, справочная литература Литература для экзаменуемых <i>методическая</i>, справочная литература????????? Общий курс железных дорог: учебник для студ. техникумов и колледжей ж.-д. транспорта / <i>В.Н. Соколов, В.Ф. Жуковский, С.В. Котенкова, А.С. Наумов; под ред. В.Н. Соколова.</i> - М. :УМКМПСРоссии, 2002		

ОЦЕНОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ
по учебной дисциплине: ОП 07 «Правила технической эксплуатации»
обучающихся учебной группы 3 ПЖТ
обучающийся 3 курса по специальности:
43.01.06. «Проводник на железнодорожном транспорте»

освоил программу учебной дисциплины «Правила технической эксплуатации» в объеме 83 часов.

Результаты промежуточной аттестации по учебной дисциплине
«Правила технической эксплуатации

[illegible]

Дата _____ 20____ г. Подписи членов экзаменационной комиссии

5. Приложения. Задания для оценки освоения дисциплины

Лист согласования

Дополнения и изменения к комплекту КОС на учебный год

Дополнения и изменения к комплекту КОС на _____ учебный год
по _____ дисциплине

В комплект КОС внесены следующие изменения:

Дополнения и изменения в комплекте КОС обсуждены на заседании ПЦК

«_____» _____ 20____ г. (протокол № _____).

Председатель ПЦК _____ / _____ /

**6. Перечень материалов, оборудования и информационных источников,
используемых в аттестации**

Основная литература.

1. ФЗ РФ «О железнодорожном транспорте в РФ» от 10.01.2011г. № 17-ФЗ;
2. ФЗ РФ «Устав железнодорожного транспорта РФ» от 18.01.2012г. № 17-ФЗ;
3. Правила технической эксплуатации железных дорог РФ. М.РОО «Техинформ», 2017

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА:

- [http://www. books.tr200.ru](http://www.books.tr200.ru)
- <http://www.knigka.info/category/tech>

1. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

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.

2. ГДЕ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ПРЕДЕЛЬНЫЙ СТОЛБИК.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм.

3. КАКИЕ ГАБАРИТЫ ПРИМЕНЯЮТСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.

Габарит погрузки–предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом подвижном составе при нахождении его на прямом горизонтальном пути.

Габарит подвижного состава–предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться как груженный, так и порожний подвижной состав, установленный на прямом горизонтальном пути.

Габарит приближения строений–предельное поперечное (перпендикулярное оси пути)

очертание, внутрь которого не должны заходить никакие части сооружений и устройств.

Исключение могут составлять только устройства, предназначенные для непосредственного взаимодействия их с подвижным составом (вагонные замедлители в рабочем состоянии, контактные провода с деталями крепления, поворачивающаяся часть колонки при наборе воды).

4. РАЗМЕРЫ ШИРИНЫ КОЛЕИ.

Ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов –1520 мм. На железнодорожных линиях и путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, размер ширины колеи - 1524 мм.

5. НА КАКОМ РАССТОЯНИИ ОТ НАРУЖНОЙ ГРАНИ ГОЛОВКИ РЕЛЬСА ДОЛЖЕН ВЫГРУЖАТЬСЯ ГРУЗ.

Грузы (кроме балласта, выгружаемых 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 –2,5 м.

6. ВЫСОТА ПЛАТФОРМ.

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 процессе эксплуатации допускаются изменения: 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.

7. ШИРИНА ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА.

Ширина земляного полотна не менее: на
однопутных линиях –5,5 м, а на двухпутных –9,6 м, а в скальных и дренирующих
грунтах не менее: на однопутных –5,0 м, двухпутных –9.1 м.
Минимальная ширина обочины земляного полотна должна быть 0,4 м с каждой стороны пути.

8. ВЫСОТА ПОДВЕСКИ КОНТАКТНОЙ СЕТИ.

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 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 на переменном токе и до 5550 мм на постоянном токе.

9. ВЫСОТА АВТОСЦЕПОК.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть не более 1080 мм и не менее 980 мм.

10. ВИДЫ РЕМОНТОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

Техническое обслуживание и ремонт вагонов производится в пунктах технического обслуживания пассажирских вагонов, дирекциях по обслуживанию пассажиров, вагонных депо и на заводах. На станциях формирования и в пути следования на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, каждый вагон поезда должен пройти техническое обслуживание, а при выявлении неисправности –отремонтирован. На этих станциях организуется безотцепочный ремонт вагонов.

11. КАКИЕ ЗНАКИ ДОЛЖНА ИМЕТЬ КАЖДАЯ ЕДИНИЦА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

Каждая единица подвижного состава должна иметь следующие знаки и

надписи: технический знак РЖД, номер железной дороги приписки, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, вес тары, число мест, инвентарный номер вагона.

12. С КАКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ ЗАПРЕЩЕНО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ КОЛЕСНУЮ ПАРУ?

Расстояние между внутренними гранями колес 1440мм, не допускается трещина в любой части колесной пары . Не допускается выпускать поезда при следующих износах: при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у пасс. вагонов более 5мм, толщина гребня более 33мм или менее 28 мм у подвижного состава с высотой гребня 28мм –при измерении на расстоянии 18мм от вершины гребня; при скоростях до 120 км/ч : прокат в поездах дальнего сообщения –более 7мм, в поездах местного и пригородного сообщения -более 8мм, толщина гребня более 33мм или менее 25мм подвижного состава с высотой гребня 28мм-при измерении на расстоянии 18 мм от вершины; вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, ползун(выбоина) более 1мм; сдвиг или ослабление колеса на оси колесной пары.

13. КАКАЯ РАЗНИЦА ПОВЫСОТЕ МЕЖДУ ПРОДОЛЬНЫМИ ОСЯМИ АВТОСЦЕПОК ДОПУСТИМО?

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

в пассажирском поезде, следующем:

со скоростью до 120 км/ч –70 мм, со скоростью 121-140 км/ч –50 мм;

между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда – 100мм.

14. ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ?

Основой организации движения поездов является график движения, который объединяет деятельность всех подразделений и выражает план эксплуатационной работы железных дорог. График движения поездов –непреложный закон для работников железнодорожного транспорта, выполнение которого является одним из важнейших качественных показателей работы железных дорог. График движения поездов утверждается Министром путей сообщения или его первым заместителем.

15. ЧТО УСТАНОВЛИВАЮТ ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ?

ПТЭ железных дорог РФ устанавливают основные положения и порядок работы железных дорог и работников железнодорожного транспорта, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.

16. ДЛЯ ЧЕГО СЛУЖИТ СИГНАЛ И ЧЕМ ОН ЯВЛЯЕТСЯ.

Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы. Сигнал является приказом и подлежит безусловному выполнению. Работники ж.д. транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.

17. КАКИЕ ВИДЫ ОПРОБОВАНИЯ АВТОТОРМОЗОВ ПРОИЗВОДЯТСЯ?

Полное -- с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов;

Сокращенное -- с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у двух хвостовых вагонов;
контрольное опробование тормозов по заявке.

18. В КАКИХ СЛУЧАЯХ ПРОИЗВОДИТСЯ ПОЛНОЕ ОПРОБОВАНИЕ АВТОТОРМОЗОВ?

Полное опробование тормозов производится:

1. на станциях формирования перед отправлением поезда;
2. после смены локомотива;
3. при техническом обслуживании состава без смены локомотива;
4. на станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения;

Полное опробование электропневматических тормозов производится на станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или локомотива.

19. В КАКИХ СЛУЧАЯХ ПРОИЗВОДИТСЯ СОКРАЩЁННОЕ ОПРОБОВАНИЕ АВТОТОРМОЗОВ?

Сокращённое опробование автотормозов производится:

1. после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;
2. после всякого разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки подвижного состава;
3. в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут;
4. при падении давления в главных резервуарах ниже 5,5 атмосфер;
5. при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива на перегоне после остановки поезда в связи с невозможностью дальнейшего управления движением поезда из головной кабины.

20. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПРОВОДНИКА ХВОСТОВОГО ВАГОНА?

На проводника хвостового пассажирского вагона возлагаются дополнительные обязанности:

- принимая пассажирский вагон, проверить наличие, исправность, чистоту стекло хвостовых сигнальных фонарей, наличие в них электроламп, а в пути следования контролировать их работу;
- отвечает за сигнальные фонари при прицепке дополнительных вагонов в хвост поезда, обязан доложить о прицепных вагонах ЛНП;
- следить за тем, чтобы состав поезда зашел за предельный столбик станции;

- при отправлении с железнодорожной станции проводник хвостового вагона должен показывать в сторону пассажирской платформы (до конца платформы): днем –свернутый желтый флажок, ночью –ручной фонарь с прозрачно-белым огнем;
- при вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда производится ограждение по указанию машиниста, если миновало надобность в ограждении поезда, по сигналу машиниста (один длинный свисток), проводник снимает установленное ограждение;
- следить за тем, чтобы воздушный рукав на хвостовом вагоне был подвешен, а концевой кран перекрыт;
- принимает участие в сокращенном опробовании автотормозов;
- по указанию машиниста производит ограждение поезда.

21. ОБЯЗАННОСТИ ПРОВОДНИКА ХВОСТОВОГО ВАГОНА ПРИ ПРИЦЕПКЕ ВАГОНОВ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ?

При прицепке вагонов проводник хвостового вагона обязан произвести сокращенное опробование автотормозов (по своим двум и по количеству прицепленных вагонов), проверить видимость хвостовых сигнальных огней и о прицепных вагонах доложить ЛНП.

22. ОБЯЗАННОСТИ ПРОВОДНИКА ХВОСТОВОГО ВАГОНА ПРИ ОСТАНОВКЕ ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ, ОБОРУДОВАННОГО АВТОБЛОКИРОВКОЙ?

На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно следить за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.

23. ОБЯЗАННОСТИ ПРОВОДНИКА ХВОСТОВОГО ВАГОНА ПРИ ОСТАНОВКЕ ПОЕЗДА НА СТАНЦИИ.

Проводник хвостового вагона обязан проверить, чтобы хвостовой вагон зашел за предельный столбик, если не зашел –подать сигнал «Вперед».

24. В КАКИХ СЛУЧАЯХ ПРОИЗВОДИТСЯ ОГРАЖДЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА, ОСТАНОВИВШЕГОСЯ НА ПЕРЕГОНЕ.

Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится: пассажирского

- при затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива –немедленно после вызова; если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи, немедленно после остановки поезда.

25. КАК ПРОИЗВОДИТСЯ ОГРАЖДЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА,ОСТАНОВИВШЕГОСЯ НА ПЕРЕГОНЕ.

Проводник хвостового (прицепного) пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, должен предупредить об уходе с поезда своего напарника, начальника пассажирского поезда, привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 метров от хвоста поезда (определяется по пикетным столбикам) три петарды (две со стороны машиниста) через 20 метров каждая, после чего отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 метров, стать на обочине пути и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона.

26. КАК ПРОИЗВОДИТСЯ ОГРАЖДЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА НА 2-Х ПУТНОМ И МНОГОПУТНОМ ПЕРЕГОНЕ, КОГДА ТРЕБУЕТСЯ ОГРАДИТЬ МЕСТО ПРЕПЯТСТВИЯ НА СМЕЖНОМ ПУТИ.

В случае угрозы безопасности движения по соседнему пути проводник хвостового

(прицепного) пассажирского вагона ограждает петардами оба пути на расстоянии 1000 метров от хвоста поезда, после чего должен отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м, стать на междупутье и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона.

27. С КАКИМИ СКОРОСТЯМИ ПРОИЗВОДЯТСЯ МАНЕВРЫ. Маневры

производятся со скоростями не более:

60 км/ч—при движении 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 подвижного самоходного 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 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.

28. КАК ПОДРАЗДЕЛЯЮТСЯ СИГНАЛЫ ПО СПОСОБУ ВОСПРИЯТИЯ.

По способу восприятия сигналы подразделяются на видимые и звуковые.

34. КАКИЕ СИГНАЛЫ ПОДАЮТСЯ ПРИ ОПРОБОВАНИИ АВТОТОРМОЗОВ.

Сигнал машинисту поезда произвести опробование тормозов:
днем

–поднятой вертикально вверх рукой, ночью

–поднятым вверх ручным фонарем с белым огнем, машинист
отвечает одним коротким свистком локомотива и приступает к
торможению.

Сигнал машинисту произвести отпуск автотормозов: днем

–движениями руки перед собой по горизонтальной линии, ночью

–такими же движениями ручного фонаря с белым огнем, машинист
отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает
тормоза.

Сигнал отправления поезда поднятым над головой: днем

–развернутым желтым флажком, ночью

–ручным сигнальным фонарем с белым огнем.

35. КАК ПРОВОЖАЮТ СТАНЦИЮ ПРОВОДНИКИ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА.

Стоя в тамбуре ,проводить станцию до конца платформы.

36. КАКИЕ РУЧНЫЕ И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ ПРИМЕНЯЮТСЯ ПРИ МАНЕВРАХ.

Движение поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом,
ночью

-с прозрачно

-белым огнем (один длинный сигнал)

-движение вперед

Движение опущенной вниз руки днем

-с развернутым желтым флагом, ночью

-ручного фонаря с прозрачно белым огнем (два длинных сигнала)

-

движение назад

Медленное движение рукой вверх и вниз сбоку от себя (два
коротких)

–движение с снижением скорости.

Круговое движение рукой впереди себя (три коротких)

-стой

37. КАК ОГРАЖДАЕТСЯ ХВОСТ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА.

Днем и ночью тремя красными сигнальными огнями.

38. СИГНАЛ ОСТАНОВКИ

- ● ● ●

39. ТРИ ДЛИННЫХ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ(привести в действие
ручной тормоз);

ТРИ ДЛИННЫХ И ОДИН КОРОТКИЙ(о прибытии поезда на
станцию не в полном
составе).

40. ДВА ДЛИННЫХ(отпустить ручные тормоза);

ТРИ ДЛИННЫХ ДВА КОРОТКИХ(вызов к локомотиву помощника
машиниста, главного кондуктора, ЛНП).

41. ПЕРЕЧИСЛИТЬ СИГНАЛЫ ТРЕВОГ:

- ● ● ● общая тревога
- ● ● пожарная тревога
- ● химическое и радиоактивное заражение
- ● ● ● ● ● ● ● ● ● сигнал воздушной тревоги

42. СИГНАЛ БДИТЕЛЬНОСТИ: ● — (один короткий, один длинный).

43. КАК ПРОВОДНИК ДОЛЖЕН СОДЕРЖАТЬ РАБОЧЕЕ МЕСТО?

Содержать в порядке и чистоте рабочее место, не допускать загрязнения его отходами, мусором, мешками с бельем, топливом и т.д.

44. Т.Б. ПРИ НАХОЖДЕНИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ.

-Запрещается переходить или перебегать пути перед движущимся составом;

- подлезать под вагоны;

- становиться или садиться на рельс;

ходить внутри колеи или по концам шпал;

- находиться на междупутье между поездами при безостановочном их следовании посмежным путям;

- переходить стрелочные переводы в местах расположения остряков;

- становиться между остряком и рамным рельсом, подвижным сердечником и усовиком, в желоба на стрелочном переводе и на концы железобетонных шпал;

- находиться в местах, отмеченным знаком «Осторожно!

Негабаритное место», а так же около этих мест при прохождении подвижного состава.

45. Т.Б. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ.

Во время производства маневровой работы, а также при подаче состава из парка отстоя на станцию или со станции в парк отстоя запрещается производить в вагоне какие-либо работы, ходить по вагонам, необходимо сесть и сидеть до окончания маневровых работ.

46. Т.Б ВО ВРЕМЯ УБОРКИ В ВАГОНЕ.

Уборку вагона проводник должен производить в халате и резиновых перчатках.

При уборке багажных и спальных полок, очистке вентиляционных решеток, застилке белья, заправке питьевой установки проводник должен пользоваться исправной лестницей-стремянкой. Запрещается вставать на откидные столики и мокрые диваны, дверные ручки, на ребра багажных рундуков, упираться ногами в стенки и перегородки вагона. При подъеме спальной полки и откидного столика необходимо проверить их фиксацию в поднятом положении, потянув полку (столик) на себя.

47. Т.Б. ПРИ ПЕРЕХОДЕ ИЗ ВАГОНА В ВАГОН.

При переходе из вагона в вагон в пути следования необходимо убедиться, что переходные площадки (фартуки) между вагонами опущены, переходить осторожно, чтобы стопы ног не попали

между площадками, держась за поручни В зимний период своевременно очистить их от снега и льда.

48. КАК ПРОВОДНИК ДОЛЖЕН ВСТРЕЧАТЬ И ПРОВОЖАТЬ СТАНЦИЮ?

С закрытыми дверями, стоя в тамбуре встречать станцию с начала платформы, провожать до конца, открывать дверь только после полной остановки поезда

49. ЧТО ЗАПРЕЩЕНО ДЕЛАТЬ ПРОВОДНИКУ ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА?

Во время движения поезда запрещается: открывать двери на ходу поезда;

высовываться из дверей вагона; выбрасывать мусор и шлак; входить в вагон и выходить из вагона до полной его остановки; протирать поручни.

50. КАК ДОЛЖЕН ДЕРЖАТЬ ДВЕРИ ПРОВОДНИК ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА?

Торцевые открыты, для перехода из вагона в вагон, на хвостах закрыты на замок под спец ключ, секретку и трехгранный ключ, боковые двери не рабочего тамбура - замок под спец ключ, секретку и трехгранный ключ, боковые двери рабочего тамбура на замок под спец ключ и трехгранный ключ.

51. КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ПРОВОДНИК ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ?

Служебное удостоверение, санитарную книжку, удостоверение по п/б, удостоверение о проверке знаний, талон нарушений, паспорт

52. Т.Б. ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ПАССАЖИРОВ ЧАЕМ.

Перед приготовлением и раздачей чая и других пищевых продуктов необходимо вымыть руки теплой водой с мылом, надеть предназначенную для этой цели специальную одежду, волосы подобрать подголовной убор. Во время обслуживания пассажиров не допускается ношение расстегнутой одежды, а также и с подвернутыми рукавами.

1.Предупредить об этом пассажиров, чтобы они соблюдали осторожность при перемещении по вагону и следили за детьми

2.Убедиться, что около кипятильника нет посторонних вещей

3.Пол вагона должен быть сухим.

4.Стаканы с ложечками необходимо устанавливать в подстаканники, кружки на подносы, наливать их не полностью.

5.Не допускается использовать стаканы (кружки) с отколом.

6.Разрешается носить не более 2-х стаканов в подстаканниках в одной руке, кружки не более 4-х на подносе.

7.Передвигаться по вагону со стаканами или подносом следует медленно, осторожно,

держась свободной рукой за поручни. При использовании для приготовления и подогрева пищи СВЧ -печи или электропечи необходимо соблюдать требования инструкций по их эксплуатации.

53. НА КАКОМ РАССТОЯНИИ МОЖНО ОБХОДИТЬ ГРУППУ ВАГОНОВ ИЛИ ЛОКОМОТИВ?

На расстоянии не менее 5 м от автосцепки.

54. НА КАКОМ РАССТОЯНИИ МОЖНО ПРОХОДИТЬ МЕЖДУ РАСЦЕПЛЕННЫМИ ВАГОНАМИ?

Проходить между расцепленными вагонами разрешается, если расстояние между автосцепками этих вагонов не менее 10 м.

55. КАКОЕ РАССТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОЕ ДО ПРИБЛИЖАЮЩЕГОСЯ ПОЕЗДА?

Безопасным расстоянием до приближающегося поезда при переходе путей считается не менее 400м.

56. Т.Б. ПРИ ВЫХОДЕ ИЗ ПОМЕЩЕНИЯ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ СУТОК.

Подождать когда глаза привыкнут к освещению. Убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава.

57. НА КАКОЕ РАССТОЯНИЕ ЗАПРЕЩЕНО ПРИБЛИЖАТЬСЯ К КОНТАКТНОЙ СЕТИ?

Запрещается приближаться к находящимся под напряжением проводам на расстояние ближе 2 м.

58. НА КАКОЕ РАССТОЯНИЕ НУЖНО ОТХОДИТЬ ОТ ПУТЕЙ ПРИ ПРИБЛИЖЕНИИ ПОЕЗДА?

При движении поезда заблаговременно отходить в безопасное место на расстояние не менее 2м, а при следовании поезда со скоростью свыше 120 км/ч –

не менее 5 м от ближнего рельса, по которому следует поезд.

59. ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКА Ж.Д. ТРАНСПОРТА ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ОБРЫВА ПРОВОДОВ КОНТАКТНОЙ СЕТИ.

Обязан немедленно сообщить об этом

на ближайший дежурный пункт районной контактной сети или энергодиспетчеру. До прибытия бригады контактной сети

необходимо оградить это место и следить за тем,

чтобы никто не приближался к оборванным проводам на расстояние ближе 8 м

Пронумеровано, прошнуровано

и скреплено печатью дд

(фактом скрепления)

Директор



А. А. Чупрова

«ж» сентября 2019 г.

