**Контрольные тесты по МДК 01.01.**

«Эксплуатация локомотива»

**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 решётки

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

**4**.Тележка электровоза состоит:

А) из рамы и рессорного

Б) из рамы и колесных пар

В) из рамы, колесных пас с буксами, рессорного подвешивания и тормозного оборудования

**5.** Передача в тяговом подвижном составе может быть:

А) автоматическая и ручная

Б) электрическая, механическая и гидравлическая

В) только электрическая

**6.** 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 локомотива

**7.** В ходе текущего ремонта локомотива проводят следующие виды работ:

А) осмотр узлов локомотива без их разработки

Б) осмотр узлов локомотива, сопровождающийся их разработкой

В)ревизию, замену или восстановление отдельных узлов и деталей, регулировки и испытания, гарантирующийся работоспособность локомотива в межремонтный период

**8.** 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

**9.** 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

**10.** Постоянные видимые сигналы на железной дороге подаются:

А) светофорами, устанавливаемыми в определённых местах ж/д пути, и локомотивными светофорами

Б) ручными флагами

В) переносными светильниками

**11.** При использовании автоблокировки межстанционный перегон разделен на блок-участки, длина которых составляет:

А) 10-20 км

Б) 1,0-2,6 км

В) 5-10 км

**12.** 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

**13.** К устройству переездной сигнализации относятся:

А) стрелки

Б) релейные будки

В) автоматическая светофорная сигнализация, автоматические, электро- и механические шлагбаумы

**14.** Основным видом управления стрелками и сигналами на железных дорогах являются:

А) электрическая централизация стрелок и светофоров

Б) замыкание рельсовой цепи

В) ручной перевод каждой стрелки дежурным по станции

**15.** К раздельным пунктам относятся:

А) только узловые станции

Б) разъезды, обгонные пункты, станции

В) пассажирские вокзалы