|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. Šķirošanas stacijas ir paredzētas (norādīt visprecīzāko definīciju): | | | |
| 1 | Kravas vilcienu pārformēšanai, tranzītvilcienu apstrādei, kravu iekraušanai un izkraušanai. | 2 | Kravas vilcienu pārformēšanai, tranzītvilcienu apstrādei, vagonu tehniskai apkopei. |
| 3 | Kravas vilcienu pārformēšanai, vagonu tehniskai apkopei. | 4 | Kravas vilcienu pārformēšanai, tranzītvilcienu apstrādei, vagonu tehniskai apkopei, pasažieru apkalpošanai. |
| 2. Šķirošanas stacijas izvieto: | | | |
| 1 | Ik pēc 200-300 km | 2 | Kravu masveida iekraušanas un izkraušanas vietās un pie ostām. |
| 3 | Vietās kur notiek liela kravas plūsmu savstarpējā korespondence. | 4 | Kravu masveida iekraušanas un izkraušanas vietās, pie ostām, kā arī vietās kur notiek liela kravas plūsmu savstarpējā korespondence. |
| 3. Šķirošanas stacijās neveic šādas operācijas: | | | |
| 1 | Tranzīta vilcienu vagonu tehnisko apskati | 2 | Lokomotīvju nomaiņu |
| 3 | Vilcienu dokumentu apstrādi | 4 | Pasažieru operācijas |
| 4. Šķirošanas parkus neizvieto pēc šādas shēmas: | | | |
| 1 | Secīgi | 2 | Pusgareniskās |
| 3 | Paralēli | 4 | Ar apvienotiem šķirošanas nosūtīšanas parkiem |
| 5. Tranzīta vilcienu vagonu tehniskajai apskatei paredz sliežu ceļus: | | | |
| 1 | Pieņemšanas parkā | 2 | Vagonu depo |
| 3 | Nosūtīšanas parkā | 4 | Šķirošanas parkā |
| 6. Sastāvu apstrāde notiek šādā secībā: | | | |
| 1 | Pienākšana, vilciena lokomotīves atkabināšana, vagonu tehniskā apskate, uzbīdīšana un šķirošana, sastāva izvilkšana nosūtīšanas parkā, vagonu tehniskā apskate, lokomotīves piekabināšana, bremžu pārbaude, vilciena nosūtīšana. | 2 | Pienākšana, vilciena lokomotīves atkabināšana, uzbīdīšana un šķirošana, sastāva izvilkšana nosūtīšanas parkā, vagonu tehniskā apskate, lokomotīves piekabināšana, bremžu pārbaude, vilciena nosūtīšana. |
| 3 | Pienākšana, vilciena lokomotīves atkabināšana, vagonu tehniskā apskate, uzbīdīšana un šķirošana, sastāva izvilkšana nosūtīšanas parkā, lokomotīves piekabināšana, vilciena nosūtīšana. | 4 | Pienākšana, uzbīdīšana un šķirošana, vagonu tehniskā apskate, lokomotīves piekabināšana, bremžu pārbaude, vilciena nosūtīšana. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 7. Šķirošanas uzkalnus nekad neizmanto šādās stacijās: | | | |
| 1 | Šķirošanas | 2 | Rūpnieciskajās |
| 3 | Iecirkņa | 4 | Starpstacijās |
| 8. Šķirošanas uzkalna kritums ir līdz | | | |
| 1 | Pirmajam vagonu lēninātājam | 2 | Trešajai bremzēšanas pozīcijai |
| 3 | Pirmajai pārmijai | 4 | Aprēķina punktam šķirošanas parkā |
| 9. Uzkalna aprēķina garums ir: | | | |
| 1 | Attālums no uzkalna virsotnes līdz krituma beigām | 2 | Attālums no uzkalna virsotnes līdz aprēķina punktam |
| 3 | Attālums no uzkalna kāpuma sākuma līdz krituma beigām | 4 | Attālums no uzkalna kāpuma sākuma līdz aprēķina punktam |
| 10. Lielums *g’* ir: | | | |
| 1 | Mazāks tukšam vagonam | 2 | Mazāks piekrautam vagonam |
| 3 | Lielāks vagonam ar lielāku asu skaitu | 4 | Nemainīgs, mainoties vagona masai |
| 11. Enerģētiskais augstums ir: | | | |
| 1 | Nosacīta enerģijas un darba mērvienība, kas pie citām zināmām vērtībām kas tiek pieņemtas konstantas, ļauj samērot vagonu atkabes enerģētiskos rādītājus ar tā ģeometriskajiem parametriem | 2 | Augstums, kas raksturo vagonu atkabes potenciālo enerģiju |
| 3 | Uzkalna raksturojums, kas parāda, kādu enerģiju tas var piešķirt vagonam. | 4 | Ģeometriskai parametrs, kas raksturo vagonu noripošanu no uzkalna |
| 12. Nepastāv šāds enerģētiskais augstums: | | | |
| 1 | Zaudētais enerģētiskais augstums | 2 | Ātruma enerģētiskais augstums |
| 3 | Enerģētiskais augstums, kas atbilst vagona potenciālajai enerģijai | 4 | Uzbīdošas manevru lokomotīves vilcējspēka enerģētiskais augstums |
| 13. Atkabes enerģiju uzkalna virsotnē raksturo šāds augstums: | | | |
| 1 | Uzbīdīšanas ātruma enerģētiskais augstums | 2 | Uzkalna konstruktīvais augstums |
| 3 | Uzkalna konstruktīvais augstums + uzbīdīšanas ātruma enerģētiskais augstums | 4 | Uzkalna konstruktīvais augstums + dažādu kustības pretestību zaudēto enerģētisko augstumu summa |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 14. Vagonu atkabēm nav šādas svara kategorijas: | | | |
| 1 | Vieglā | 2 | Ļoti smagā. |
| 3 | Vidējā | 4 | Smagā-vidējā |
| 15. Vagonu kustības pamatpretestība ir atkarīga no: | | | |
| 1 | No vagona svara kategorijas | 2 | No vagona svara kategorijas, bet vagoniem ar slīdgultņiem – arī no gaisa temperatūras |
| 3 | No gaisa temperatūras | 4 | No vagona svara kategorijas un no gaisa temperatūras |
| 16. Gaisa vides un vēja pretestību var neņemt vērā | | | |
| 1 | Ceļavēja gadījumā | 2 | Sānvēja gadījumā |
| 3 | Ja vagona un vēja relatīvai ātrums nepārsniedz 2 m/s | 4 | Jebkurā gadījumā jāņem vērā |
| 17. Vagonu kustības ātrumu aprēķiniem: | | | |
| 1 | Pieņem pēc normatīvu tabulām | 2 | Izmanto vidējo statistisko |
| 3 | Nosaka ar vilces aprēķiniem | 4 | Pieņem nemainīgu no uzkalna virsotnes līdz aprēķina punktam |
| 18. Pretestību no sniega un sarmas: | | | |
| 1 | ziemas apstākļiem pārmiju zonas garumā un uz šķirošanas ceļiem | 2 | ziemas apstākļiem pārmiju zonas garumā |
| 3 | ziemas apstākļiem uz šķirošanas ceļiem | 4 | ziemas apstākļiem no uzkalna virsotnes līdz aprēķina punktam |
| 19. Kustības pretestība pa pārmijām: | | | |
| 1 | Ir atkarīga no pārmiju skaita un atkabes kustības ātruma kvadrāta | 2 | Ir atkarīga no pārmiju skaita, summārā pagrieziena leņķa un atkabes kustības ātruma kvadrāta |
| 3 | Ir atkarīga no pārmiju skaita un atkabes kustības ātruma | 4 | Ir atkarīga no pārmiju skaita, summārā pagrieziena leņķa un atkabes kustības ātruma |
| 20. Aprēķinot kustības pretestību no līknēm: | | | |
| 1 | No summārā pagrieziena leņķa līknēs un atkabes ātruma kvadrāta | 2 | No summārā pagrieziena leņķa līknēs un atkabes ātruma |
| 3 | No summārā pagrieziena leņķa līknēs un pārmijās un atkabes ātruma | 4 | No summārā pagrieziena leņķa līknēs un pārmijās un atkabes ātruma kvadrāta |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 21. Uzkalna kāpuma profils (norādīt nepareizo apgalvojumu): | | | |
| 1 | Pārsvarā tiek projektēts pēc standartvariantiem | 2 | Plānā ir taisns |
| 3 | Ir tāds, lai nodrošinātu lai nodrošinātu sastāva izkustināšanu un ieskrējienu, pirmajam vagonam atrodoties pie uzklana virsotnes | 4 | Tiek aprēķināts secīgi pa atsevišķiem elementiem |
| 22. Uzkalna konstruktīvo augstumu aprēķina: | | | |
| 1 | Aprēķinot ĻS ritēja kustību nelabvēlīgos apstākļos līdz grūtākā ceļa aprēķina punktam | 2 | Aprēķina secīgi pa profila elementiem, katra elementa slīpumu reizinot ar tā garumu |
| 3 | Aprēķinot ĻL ritēja kustību labvēlīgos apstākļos līdz vieglākā ceļa aprēķina punktam | 4 | Aprēķina secīgi pa profila elementiem, katra elementa slīpumu dalot ar tā garumu |
| 23. Uzkalna aprēķina augstumu nosaka: | | | |
| 1 | Aprēķinot ĻS ritēja kustību nelabvēlīgos apstākļos līdz grūtākā ceļa aprēķina punktam | 2 | Aprēķina secīgi pa profila elementiem, katra elementa slīpumu reizinot ar tā garumu |
| 3 | Aprēķinot ĻL ritēja kustību labvēlīgos apstākļos līdz vieglākā ceļa aprēķina punktam | 4 | Aprēķina secīgi pa profila elementiem, katra elementa slīpumu dalot ar tā garumu |
| 24. Ja uzkalna konstruktīvais augstums izrādās mazāks par aprēķina augstumu: | | | |
| 1 | Pieņem konstruktīvo augstumu | 2 | Pieņem aprēķina augstumu |
| 3 | Pieņem vidējo vērtību starp konstruktīvo un aprēķina augstumu | 4 | Koriģē uzkalna krituma profilu, un iegūst jaunu konstruktīvā augstuma vērtību |
| 25. Bremzēšanas līdzekļu jaudu starp I un II bremzēšanas pozīciju sadala: | | | |
| 1 | II bremzēšanas pozīcijas jaudai (enerģētiskā augstuma zudumam) jābūt pietiekamai lai apturētu ĻL ritēju, kas iebrauc šajā bremzēšanas pozīcijā ar ātrumu, kāds ir pēc bremzēšanas I bremzēšanas pozīcijā. | 2 | I bremzēšanas pozīcijas jaudai (enerģētiskā augstuma zudumam) jābūt pietiekamai lai apturētu ĻL ritēju, kas iebrauc šajā bremzēšanas pozīcijā ar maksimāli pieļaujamo ātrumu. |
| 3 | II bremzēšanas pozīcijas jaudai (enerģētiskā augstuma zudumam) jābūt pietiekamai lai apturētu ĻL ritēju, kas iebrauc šajā bremzēšanas pozīcijā ar maksimāli pieļaujamo ātrumu. | 4 | I un II bremzēšanas pozīcijai izvēlas vienādas bremzēšanas jaudas |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 26. Trešā (parka) bremzēšanas pozīcijai aprēķinus veic | | | |
| 1 | Kopīgi ar pirmo un otro pozīciju | 2 | Atsevišķi, bet izmantojot to pašu metodiku, kā pārējām bremzēšanas pozīcijām |
| 3 | izvēlas pēc normatīvu datiem bez apŗēkina | 4 | Lieto statistisko modelēšanu |
| 27. Bremzēšanas iekārtu jaudu aprēķina, lai: | | | |
| 1 | Nodrošinātu nepieciešamos intervālus pirms sadalošajām pārmijām; nodrošinātu nepieciešamo atkabju ieejas ātrumu bremzēšanas pozīcijās, kā arī pieļaujamos vagonu sadursmes ātrumus | 2 | Nodrošinātu nepieciešamos intervālus pirms sadalošajām pārmijām; nodrošinātu nepieciešamo atkabju ieejas ātrumu bremzēšanas pozīcijās. |
| 3 | Nodrošinātu pieļaujamos vagonu sadursmes ātrumus | 4 | Nodrošinātu nepieciešamos intervālus pirms bremzēšanas pozīcijām, kā arī pieļaujamos vagonu sadursmes ātrumus |
| 28. Uzkalna aprēķina parametri tā analīzei tiek aprēķināti šādā secībā | | | |
| 1 | Ātruma līkne – enerģētisko augstumu līknes- laika līkne | 2 | Enerģētisko augstumu līknes- ātruma līkne – laika līkne |
| 3 | Laika līkne – ātruma līkne – enerģētisko augstumu līknes | 4 | Enerģētisko augstumu līknes- laika līkne – ātruma līkne |
| 29. Zonas stacijas izvieto: | | | |
| 1 | Vietās, kur piepilsētas pārvadājumos mainās braukšanas tarifs | 2 | Vietās, kur virzienā no pilsētas mainās pasažieru plūsma |
| 3 | Vietās, kur virzienā no pilsētas, bet atsevišķos gadījumos – arī iebraucot pilsētā – mainās pasažieru plūsma | 4 | Vietās, kur beidzas piepilsētas pasažieru satiksme |
| 30. Pasažieru tehniskās stacijas izvieto: | | | |
| 1 | Secīgi, bet atsevišķos gadījumos arī paralēli ar pasažieru stacijām, kas ir galapunkts lielam vilcienu skaitam | 2 | Secīgi, bet atsevišķos gadījumos arī paralēli ar visām pasažieru stacijām |
| 3 | Uz viena stacijas līdzenuma ar pasažieru stacijām, kas ir galapunkts lielam vilcienu skaitam | 4 | Pēc iespējas tālāk no pasažieru stacijām. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 31. Strupceļu pasažieru staciju savienojot ar tehnisko staciju: | | | |
| 1 | Savienojošajiem ceļiem nosaka specializāciju pa virzieniem, kas ir pretējs tam, kāds posma ceļiem stacijas pieejā | 2 | Savienojošajiem ceļiem nosaka specializāciju pa virzieniem, kas ir tāds pats, kā tas, kāds posma ceļiem stacijas pieejā |
| 3 | Vienmēr – izmanto vienceļa savienojumu, lai vienkāršotu pasažieru stacijas pārmijkopu | 4 | Vienmēr projektē atkarībā o vietējiem apstākļiem |
| 32. Strupceļu stacijām nav šādas priekšrocības | | | |
| 1 | Mazs pārmijkopu noslogojums | 2 | Laba pasažieru pieeja vilcieniem |
| 3 | Ērta stacijas ēkas izvietošana pilsētvidē | 4 | Samērā kompakts izvietojums |
| 33. Caurbraucamā tipa pasažieru stacijām nav šādas priekšrocības: | | | |
| 1 | Lielāka caurlaidesspēja | 2 | Nodrošina caurbraucošo vilcienu ātrāku apkalpošanu |
| 3 | Laba pasažieru pieeja vilcieniem | 4 | Vieglāk ir izveidot savienojumus ar dažādu virzienu pieejām |
| 34. Caurbraucamā tipa stacijā visērtāko pasažieru saikni ar peroniem nodrošina: | | | |
| 1 | Konkorss | 2 | Gājēju tiltiņi |
| 3 | Gājēju tuneļi | 4 | Sadalošā platforma |
| 35. Latvijā ir noteikti šādi peronu augstumi: | | | |
| 1 | 200 un 1100 mm | 2 | 200 un 550 mm |
| 3 | 300 un 760 mm | 4 | 200 mm |
| 36. Rīgas pasažieru stacija ir: | | | |
| 1 | Kombinētā tipa stacija | 2 | Strupceļu stacija |
| 3 | Caurbraucamā tipa stacija | 4 | Iecirkņa stacija ar pasažieru iekārtām |
| 37. Kas praktiski netiek piemērots pasažieru staciju pātmijkopās: | | | |
| 1 | Daudzas paralēlas pārmiju ielas | 2 | Tikai vienkāršo pārmiju izmantošana |
| 3 | Nekustīgie krustojumi | 4 | Krustpārmiju izmantošana |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 38. Tehnisko staciju attiecībā pret caurbraucamo pasažieru staciju cenšas izvietot: | | | |
| 1 | Pēc iespējas tuvāk pasažieru stacijai | 2 | No mazāk noslogotās pasažieru stacijas pārmijkopas puses |
| 3 | Tā lai vairākumam vilcienu, kuriem tas ir galapunkts, nav jāmaina kustības virziens | 4 | Pēc iespējas tālāk no pasažieru stacijas |
| 39. Pasaules tendence attiecībā uz strupceļu stacijām ir | | | |
| 1 | Pēc iespējas saglabāt esošās | 2 | Pārveidot esošās strupceļu stacijas par caurbraucamā tipa stacijām, ja nepieciešams savienojot divas tādas stacijas ar jaunu dzelzceļa līniju |
| 3 | Pēc iespējas būvēt šāda tipa jaunas stacijas | 4 | Pilnībā atteikties no jaunu šāda tipa staciju būvniecības un slēgt esošās. |
| 40. Visvairāk naidīgo maršrutu veidojas | | | |
| 1 | Caurbraucamā tipa pasažieru staciju pārmijkopās | 2 | Pasažieru tehnisko staciju pārmijkopās |
| 3 | Zonas staciju pārmijkopās | 4 | Strupceļu tipa pasažieru staciju pārmijkopās |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***41. Izdomājiet savu jautājumu par semestra kursu ar atbilžu variantiem***  *(5 punkti – atsver 5 parastus jautājumus, ja ir labs un pareizs, protams)* | | | |
| 1 |  | 2 |  |
| 3 |  | 4 |  |

**Vārds, uzvārds \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Grupa \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**