

CNR
中国北车

轨道交通装备制造业职业技能鉴定指导丛书

道岔制修工

中国北车股份有限公司 编写

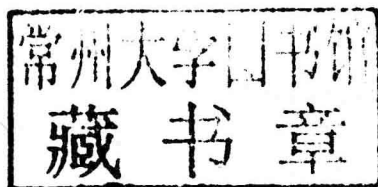


中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

轨道交通装备制造业职业技能鉴定指导丛书

道岔制修工

中国北车股份有限公司 编写



中国铁道出版社

2015年·北京

图书在版编目(CIP)数据

道岔制修工/中国北车股份有限公司编写. —北京:
中国铁道出版社, 2015. 5
(轨道交通装备制造业职业技能鉴定指导丛书)
ISBN 978-7-113-20359-7

I. ①道… II. ①中… III. ①道岔—铁路养护—职业
技能—鉴定—自学参考资料 IV. ①U216.42

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 095078 号

书 名: 轨道交通装备制造业职业技能鉴定指导丛书
道岔制修工
作 者: 中国北车股份有限公司

策 划: 江新锡 钱士明 徐 艳
责任编辑: 张卫晓 编辑部电话: 010-51873065
封面设计: 郑春鹏
责任校对: 王 杰
责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 三河市宏盛印务有限公司

版 次: 2015 年 5 月第 1 版 2015 年 5 月第 1 次印刷

开 本: 787 mm×1 092 mm 1/16 印张: 13.5 字数: 330 千

书 号: ISBN 978-7-113-20359-7

定 价: 43.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书, 如有印制质量问题, 请与本社读者服务部联系调换。电话: (010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话: 市电(010)51873659, 路电(021)73659, 传真(010)63549480

中国北车职业技能鉴定教材修订、开发编审委员会

主 任：赵光兴

副主任：郭法娥

委 员：（按姓氏笔画为序）

于帮会	王 华	尹成文	孔 军	史治国
朱智勇	刘继斌	闫建华	安忠义	孙 勇
沈立德	张晓海	张海涛	姜 冬	姜海洋
耿 刚	韩志坚	詹余斌		

本《丛书》总 编：赵光兴

副总编：郭法娥 刘继斌

本《丛书》总 审：刘继斌

副总审：杨永刚 姜树国

编审委员会办公室：

主 任：刘继斌

成 员：杨永刚 姜树国 尹志强 胡大伟

序

在党中央、国务院的正确决策和大力支持下,中国高铁事业迅猛发展。中国已成为全球高铁技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运行速度最高的国家。高铁已成为中国外交的新名片,成为中国高端装备“走出国门”的排头兵。

中国北车作为高铁事业的积极参与者和主要推动者,在大力推动产品、技术创新的同时,始终站在人才队伍建设的重要战略高度,把高技能人才作为创新资源的重要组成部分,不断加大培养力度。广大技术工人立足本职岗位,用自己的聪明才智,为中国高铁事业的创新、发展做出了重要贡献,被李克强同志亲切地赞誉为“中国第一代高铁工人”。如今在这支近5万人的队伍中,持证率已超过96%,高技能人才占比已超过60%,3人荣获“中华技能大奖”,24人荣获国务院“政府特殊津贴”,44人荣获“全国技术能手”称号。

高技能人才队伍的发展,得益于国家的政策环境,得益于企业的发展,也得益于扎实的基础工作。自2002年起,中国北车作为国家首批职业技能鉴定试点企业,积极开展工作,编制鉴定教材,在构建企业技能人才评价体系、推动企业高技能人才队伍建设方面取得明显成效。为适应国家职业技能鉴定工作的不断深入,以及中国高端装备制造技术的快速发展,我们又组织修订、开发了覆盖所有职业(工种)的新教材。

在这次教材修订、开发中,编者基于对多年鉴定工作规律的认识,提出了“核心技能要素”等概念,创造性地开发了《职业技能鉴定技能操作考核框架》。该《框架》作为技能人才评价的新标尺,填补了以往鉴定实操考试中缺乏命题水平评估标准的空白,很好地统一了不同鉴定机构的鉴定标准,大大提高了职业技能鉴定的公信力,具有广泛的适用性。

相信《轨道交通装备制造业职业技能鉴定指导丛书》的出版发行,对于促进我国职业技能鉴定工作的发展,对于推动高技能人才队伍的建设,对于振兴中国高端装备制造业,必将发挥积极的作用。

中国北车股份有限公司总裁:



2015.2.7

前 言

鉴定教材是职业技能鉴定工作的重要基础。2002年,经原劳动保障部批准,中国北车成为国家职业技能鉴定首批试点中央企业,开始全面开展职业技能鉴定工作。2003年,根据《国家职业标准》要求,并结合自身实际,组织开发了《职业技能鉴定指导丛书》,共涉及车工等52个职业(工种)的初、中、高3个等级。多年来,这些教材为不断提升技能人才素质、适应企业转型升级、实施“三步走”发展战略的需要发挥了重要作用。

随着企业的快速发展和国家职业技能鉴定工作的不断深入,特别是以高速动车组为代表的世界一流产品制造技术的快步发展,现有的职业技能鉴定教材在内容、标准等诸多方面,已明显不适应企业构建新型技能人才评价体系的要求。为此,公司决定修订、开发《轨道交通装备制造业职业技能鉴定指导丛书》(以下简称《丛书》)。

本《丛书》的修订、开发,始终围绕促进实现中国北车“三步走”发展战略、打造世界一流企业的目标,努力遵循“执行国家标准与体现企业实际需要相结合、继承和发展相结合、坚持质量第一、坚持岗位个性服从于职业共性”四项工作原则,以提高中国北车技术工人队伍整体素质为目的,以主要和关键技术职业为重点,依据《国家职业标准》对知识、技能的各项要求,力求通过自主开发、借鉴吸收、创新发展,进一步推动企业职业技能鉴定教材建设,确保职业技能鉴定工作更好地满足企业发展对高技能人才队伍建设的迫切需要。

本《丛书》修订、开发中,认真总结和梳理了过去12年企业鉴定工作的经验以及对鉴定工作规律的认识,本着“紧密结合企业工作实际,完整贯彻落实《国家职业标准》,切实提高职业技能鉴定工作质量”的基本理念,在技能操作考核方面提出了“核心技能要素”和“完整落实《国家职业标准》”两个概念,并探索、开发出了中国北车《职业技能鉴定技能操作考核框架》;对于暂无《国家职业标准》、又无相关行业职业标准的40个职业,按照国家有关《技术规程》开发了《中国北车职业标准》。经2014年技师、高级技师技能鉴定实作考试中27个职业的试用表明:该《框架》既完整反映了《国家职业标准》对理论和技能两方面的要求,又适应了企业生产和技术工人队伍建设的需要,突破了以往技能鉴定实作考核中试卷的难度与完整性评估的“瓶颈”,统一了不同产品、不同技术含量企业的鉴定标准,提高了鉴定考核的技术含量,保证了职业技能鉴定的公平性,提高了职业技能鉴定工作质量和管理水平,将成为职业技能鉴定工作、进而成为生产操作者技能素质评价的新标尺。

本《丛书》共涉及 98 个职业(工种),覆盖了中国北车开展职业技能鉴定的所有职业(工种)。《丛书》中每一职业(工种)又分为初、中、高 3 个技能等级,并按职业技能鉴定理论、技能考试的内容和形式编写。其中:理论知识部分包括知识要求练习题与答案;技能操作部分包括《技能考核框架》和《样题与分析》。本《丛书》按职业(工种)分册,并计划第一批出版 74 个职业(工种)。

本《丛书》在修订、开发中,仍侧重于相关理论知识和技能要求的应知应会,若要更全面、系统地掌握《国家职业标准》规定的理论与技能要求,还可参考其他相关教材。

本《丛书》在修订、开发中得到了所属企业各级领导、技术专家、技能专家和培训、鉴定工作人员的大力支持;人力资源和社会保障部职业能力建设和职业技能鉴定中心、中国铁道出版社等有关部门也给予了热情关怀和帮助,我们在此一并表示衷心感谢。

本《丛书》之《道岔制修工》由北京南口轨道交通机械有限责任公司《道岔制修工》项目组编写。主编刘子滢,副主编刘高岩;主审杨万军,副主审杨楠;参编人员梁宏波、闫佳、王雪菲、刘斐、杨小刚、李春。

由于时间及水平所限,本《丛书》难免有错、漏之处,敬请读者批评指正。

中国北车职业技能鉴定教材修订、开发编审委员会

二〇一四年十二月二十二日

目 录

道岔制修工(职业道德)习题.....	1
道岔制修工(职业道德)答案.....	5
道岔制修工(初级工)习题.....	6
道岔制修工(初级工)答案	40
道岔制修工(中级工)习题	53
道岔制修工(中级工)答案	96
道岔制修工(高级工)习题.....	109
道岔制修工(高级工)答案.....	161
道岔制修工(初级工)技能操作考核框架.....	173
道岔制修工(初级工)技能操作考核样题与分析.....	177
道岔制修工(中级工)技能操作考核框架.....	184
道岔制修工(中级工)技能操作考核样题与分析.....	188
道岔制修工(高级工)技能操作考核框架.....	195
道岔制修工(高级工)技能操作考核样题与分析.....	199
附件 转辙器组装检测项点表.....	206

道岔制修工(职业道德)习题

一、单项选择题

- 道德是人们用来评价别人和自己言行的()。
(A)标准 (B)标准与尺度 (C)尺度 (D)标准与水平
- 职业道德就是同人们的职业活动紧密联系的,符合职业特点所要求的()的总和。
(A)道德准则、道德情操 (B)道德情操与道德品质
(C)道德准则、道德情操与道德品质 (D)道德准则与道德品质
- “人民铁路为人民”是铁路职业道德的()。
(A)基本原则 (B)原则 (C)基本要求 (D)要求
- 对于铁路企业和铁路职工,()是我们必须具备的职业道德素质。
(A)注重质量,讲究诚信 (B)注重质量
(C)注重质量,讲究信誉 (D)讲究信誉
- 铁路职工职业技能的提高,是()的必要条件。
(A)推广新技术、使用新设备 (B)推广新技术
(C)推广新方法、使用新设备 (D)使用新设备
- 铁路工务部门职业道德规范的主要内容是热爱本职,勤奋敬业;遵章守纪,尽职尽责;()。
(A)精心养护 (B)精心养护,确保质量
(C)确保质量 (D)精心养护,确保安全
- 修养是人们提高()必不可少的手段。
(A)科学文化水平 (B)科学水平和道德品质
(C)道德品质 (D)科学文化水平和道德品质
- 铁路职业道德修养,是按照社会主义职业道德和“人民铁路为人民”道德规范的要求,自觉开展的一种()。
(A)思想运动 (B)运动 (C)思想活动 (D)活动
- 一个人的职业道德水平必然体现在对()。
(A)工作的态度上 (B)本职工作的态度上
(C)工作的认识上 (D)本职工作的认识上
- 职业道德修养的学习主要是为了获取形成良好的()所必须的知识。
(A)道德品质 (B)岗位道德品质 (C)职业道德 (D)职业道德品质
- 遵守铁路职业道德是每一个铁路职工在职业活动中必须承担的道德()。
(A)责任 (B)责任和要求 (C)要求 (D)责任和义务
- 加强铁路职业道德建设,就是要把职业道德(),落实到每一个职工的执业行

为上。

- (A)规范 (B)规范和要求 (C)责任 (D)规范和责任

13. 道德和职业道德是维持()正常进行的不可替代的精神力量。

- (A)社会生活和职业活动 (B)社会生活
(C)社会生活和生产活动 (D)生产活动

14. 道德是调整人们之间关系的行为规范,它规定着人们应该做什么和不应该做什么的()。

- (A)标准和要求 (B)标准 (C)标准和准则 (D)要求

15. 道德是用内心信念、传统习惯和社会舆论来维持的,而不是靠()来维持。

- (A)法律条文 (B)法律条文和行政命令
(C)行政管理 (D)法律条文和行政管理

16. 道德是以()观念为标准的,善的行为是道德的,恶的行为是不道德的。

- (A)传统 (B)思想 (C)现代 (D)善恶

17. ()是道德的一个极为重要的特点。

- (A)规范性 (B)规律性 (C)示范性 (D)约束性

18. 道德品质是社会道德现象的()。

- (A)个体表现 (B)个体化 (C)集体表现 (D)集体化

19. 道德品质是()的辩证统一。

- (A)道德意识和生产活动 (B)道德意识
(C)道德意识和道德行为 (D)生产活动

20. 道德品质与人的其他品质相比,更加明显地表现出人的()的一致性。

- (A)心理因素 (B)心理因素和外部表现
(C)外部表现 (D)心理因素和行为因素

21. 道德品质是()凭借意志审慎选择之后,逐步形成的习惯或习性的一致性。

- (A)群体 (B)他人 (C)集体 (D)个人

22. 道德品质是个人凭借自觉意志调节()的结果。

- (A)情感和行为 (B)情绪 (C)情绪和行为 (D)行为

23. 道德品质具有经常而稳定的()。

- (A)性质 (B)倾向和特征 (C)特征 (D)性质和特征

24. 道德规范是判断()、诚实与虚伪、权利与义务等的道德准则。

- (A)善与恶、正当与不正当、正义与非正义、荣与辱
(B)正当与不正当、正义与非正义、荣与辱
(C)正义与非正义、荣与辱
(D)荣与辱

25. 职业道德是所有从业人员在职业活动中应该遵循的()准则。

- (A)活动 (B)工作 (C)行为 (D)行动

26. 职业道德不仅是从业人员在职业活动中的行为标准和要求,而且是本行业对社会所承担的()道德。

- (A)义务 (B)责任和义务 (C)责任 (D)责任和权利

27. 只有()的劳动者,才能保证质量完成生产任务。
(A)技能高、素质好 (B)技能高 (C)技能高、身体好 (D)身体好
28. 爱岗敬业是职业道德的()。
(A)基础 (B)基础与核心 (C)要求 (D)基础与要求
29. ()也是铁路部门的基本道德要求。
(A)讲究质量、注重效益 (B)讲究质量
(C)讲究质量、注重信誉 (D)注重效益
30. 人民铁路职业道德是维护铁路运输安全生产、提高铁路()、保持铁路竞争力的重要保证。
(A)列车速度 (B)服务质量 (C)运输能力 (D)经济效益
31. 爱岗是一种职业道德感情,它是在敬业精神的激励下,人们在职业活动中逐渐形成的一种对本职工作的深厚()。
(A)感情 (B)友谊 (C)热情 (D)情意
32. “人民铁路为人民”是铁路一切职业活动的(),是铁路职工的职业行为指南。
(A)归宿 (B)出发点和归宿 (C)目标 (D)出发点和目标
33. 铁路职业道德基本规范是全路职工在()活动中必须遵守的职业行为准则。
(A)生产 (B)管理 (C)职业 (D)工作
34. 对与铁路企业和铁路职工来说,()是我们必须具备的职业道德素质。
(A)讲究质量、注重效益 (B)讲究质量
(C)讲究质量、注重信誉 (D)注重效益
35. 一个企业必须依靠质量站稳脚跟,从而赢得()。
(A)信誉 (B)信誉和效益 (C)效益 (D)信誉和市场
36. 把()作为自己最重要的工作目标。
(A)优质服务 (B)优质服务和生产高质量产品
(C)完成任务 (D)优质服务和完成任务
37. 每一个铁路职工都必须牢固树立起“()第一”的观点。
(A)运输 (B)效益 (C)生产 (D)质量
38. ()是铁路运输工作的头等质量问题。
(A)安全 (B)正点 (C)生产 (D)运输
39. 铁路企业的每个部门都有一个注重()的问题。
(A)质量 (B)管理 (C)生产 (D)运输
40. 铁路职工除了要有较高的职业技能,还要有很强的责任心()。
(A)执行规程 (B)执行规程,精心操作
(C)精心操作 (D)严守规程,精心操作

二、判断题

1. 规范性是道德的一个极为重要的特点。()
2. 职业道德不仅是从业人员在职业活动中的行为标准和要求,而且是本行业对社会所承担的道德责任。()

3. 道德是社会和谐的基石,文明风尚是社会主义和谐社会重要特征。()
4. 每一位铁路职工都应该时时刻刻把质量摆在首位,把保证质量贯彻到工作的全过程中。()
5. 铁路工务部门职工的主要职责是保证线路质量良好,安全畅通。()
6. 铁路第六次大面积提速之后,对工务部门确保线路质量和提高职工队伍素质,提出了要求。()
7. 职业道德修养是一种状态,是指从业人员在自己所从事的职业中道德品格达到的境界。()
8. 职业理想是个人对职业的向往,具有强烈的可能性。()
9. 职业技能是做好本职工作的手段,是胜任本职工作的重要条件。()
10. 社会实践是产生道德品质的源泉。()

道岔制修工(职业道德)答案

一、单项选择题

- | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1. B | 2. C | 3. A | 4. C | 5. A | 6. B | 7. D | 8. C | 9. B |
| 10. D | 11. D | 12. B | 13. A | 14. C | 15. B | 16. D | 17. A | 18. B |
| 19. C | 20. D | 21. D | 22. A | 23. B | 24. A | 25. C | 26. B | 27. A |
| 28. B | 29. C | 30. D | 31. A | 32. B | 33. C | 34. C | 35. D | 36. B |
| 37. D | 38. A | 39. A | 40. D | | | | | |

二、判断题

- | | | | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1. √ | 2. × | 3. √ | 4. × | 5. √ | 6. × | 7. √ | 8. × | 9. √ |
| 10. × | | | | | | | | |

道岔制修工(初级工)习题

一、填空题

1. 在道岔图的简化画法中,以点代线、()是铺设图的特点。
2. 在道岔铺设图中,两条线表示两钢轨的()。
3. 在道岔铺设图中,垂直于两条两钢轨的线则表示枕木的()。
4. 在道岔铺设图中,可只画俯视图和()。
5. 在道岔布置图的俯视图中,可只画轨头工作边线和部分()。
6. 在道岔布置图中,一些连接件也都用零件()表示。
7. 在道岔布置图中,各配件的装配关系在()中显示。
8. 平行线间交叉渡线一般由四组单开道岔(或对称道岔)及一组()组合而成。
9. 平行线间交叉渡线最常用的基本形式是菱形交叉()布置于两平行线路之间。
10. 为了有可能利用标准的(或已有的)单开辙叉及菱形交叉或在有特殊要求时,可将菱形偏于一侧线路成为()的交叉渡线。
11. 在两平行线路间距较大的线路间,为了缩短交叉渡线的长度,在单开道岔辙叉跟端与菱形交叉锐角辙叉跟端之间设一连接曲线,成为()。
12. 平行线间交叉渡线的四组单开道岔,也可按()作不对称布置。
13. 两平行线间的交叉渡线,随着间距的变化,菱形锐角辙叉和单开锐角辙叉在线路()上的相互位置也随着变化。
14. 为保证心轨的可动性和稳定性,可动心轨辙叉必须具备足够的防跳性能和良好的()。
15. 可动心轨辙叉长心轨尖端与翼轨()不能大于 0.5 mm。
16. 可动心轨辙叉长心轨与叉跟座位应全部()。
17. 组装时,可动心轨辙叉()与心轨轨腰间隙为 0.5~1.0 mm。
18. 可动心轨辙叉组装前应对特殊形状的钢轨及基本轨()进行检查。
19. 可动心轨辙叉组装前应对尖轨矢度、尖轨跟端()进行检查。
20. 将钢轨重新加热到奥氏体化状态后加速冷却,得到细片状珠光体组织的热处理为()。
21. 钢轨轧制后不再重新加热到奥氏体化状态而直接加速冷却,得到细片状珠光体组织的热处理为()。
22. 热处理钢轨轨头横断面硬度值从表面向内不应均匀过渡,不许出现硬度的()。
23. ()U75V 热处理钢轨轨头横断面硬化层 A_4 、 B_5 、 C_5 点的硬度为 ≥ 32.5 HRC。
24. ()U75V 热处理钢轨轨头横断面硬化层 A_4 、 B_5 、 C_5 点的硬度为 ≥ 34.0 HRC。
25. 在同一根全长热处理钢轨的轨顶中心表面上,清除脱碳层(0.5 mm)后进行布氏硬度

分布测定,其全长的硬度()应不大于 30HBW。

26. 道岔各部件间隔选择不合理,会产生撞击和磨耗,甚至发生()事故。

27. 道岔()的作用是连接转辙器的两尖轨,活动心轨辙叉两心轨,并与转折设备相连,实现尖轨的摆动。

28. 道岔()的作用是增强尖轨或心轨间的框架作用,提高尖轨的稳定性。

29. 一般交叉道岔中的锐角辙叉即为同号数的()。

30. 在交叉渡线中,菱形钝角辙叉和锐角辙叉的辙叉角为单开辙叉角的()。

31. 在交叉渡线中,菱形交叉中辙叉号数与辙叉角()余切关系。

32. 尖轨的尖端有贴尖式和()两种结构形式。

33. ()是道岔开通侧线时,侧线尖轨跟端工作边(曲线时为切线)和主线基本轨工作边的交角。

34. ()是列车行驶中车轮撞击钢轨的角度。

35. ()尖轨不能完全消除尖轨尖端受磨耗轮缘撞击的可能性,特别是当轮踏面具有垂直磨耗时,在这种情况下,尖轨即使与基本轨完全密贴,其实际尖端也仍有被这种撞击的可能(指逆向进岔的车轮)。

36. ()尖轨可保证尖轨实际尖端免受磨耗轮缘的撞击。

37. 对于同一尖轨平面,采用固定型跟部结构比采用活动型跟部结构所要求的尖轨长度要()。

38. 弹性可弯尖轨,它借助于尖轨的()实现尖轨的摆动,它能使尖轨跟端与导曲线的钢轨刚性连接,因而增强了跟端接头的稳定性,并简化了尖轨跟端的连接设备。

39. 尖轨跟部采用间隔铁式连接具有构造简单,加工方便,尖轨扳动灵活,并且尖轨可以设计成较短长度,但这种活接头易出现病害,尖轨的()较差。

40. 辙叉()是辙叉(不包括钝角辙叉)与导轨相连接的一端。

41. 辙叉()是辙叉(不包括钝角辙叉)心轨伸出的一端。

42. 辙叉()是指辙叉心轨理论尖端至辙叉趾端的工作边长度。

43. 辙叉()是指辙叉心轨理论尖端至辙叉跟端的工作边长度。

44. 辙叉()是指辙叉趾端两翼轨工作边之间的距离。

45. 辙叉()是指辙叉跟端两心轨工作边之间的距离。

46. 设置帮轨可以提高基本轨的水平刚度,减少基本轨的水平位移,有利于基本轨与心轨的(),并且可以减轻基本轨的垂直损耗。

47. 两平行线路的交叉渡线的布置方法有()、不对称布置及缩短的交叉渡线。

48. 转辙器基本轨一般不进行切削加工,只有尖轨是藏尖式尖轨时,才对基本轨()进行切削加工。

49. 转辙器基本轨下颚切削加工时在基本轨()以下 16 mm 处进行切削,不破坏基本轨的工作边。

50. 尖轨轨头工作边水平刨切底部()半径为 16 mm。

51. 尖轨轨头非工作边刨切()一般在低于基本轨轨头侧面下边缘以下 3 mm 处。

52. 尖轨轨头非工作边和工作边水平刨切时,需要检查轨头刨切的深度、()及各断面宽度。

53. TB/T 412—2014 规定,尖轨和活动心轨轨头()水平刨切深度允许偏差为 $^{+1}_0$ mm。
54. TB/T 412—2014 规定,尖轨和活动心轨轨头()水平刨切深度允许偏差为 ± 1 mm。
55. 尖轨顶面自轨头宽 20 mm 至尖轨尖端为一个()。
56. 尖轨和活动心轨尖端不允许掉尖,如果出现掉尖,长度不大于 15 mm、深度不大于 5 mm 时允许()休整。
57. 道岔钢轨件淬火的方法,有()淬火和火焰淬火两种。
58. 道岔钢轨件淬火层形状为()。
59. 允许速度 200 km/h 铁路道岔尖轨及可动心轨() ≤ 100 mm 断面的淬火硬度为 260~330HB。
60. 道岔钢轨件淬火层金相组织应为淬火()。
61. 道岔淬火钢轨件不得有烧伤、裂纹和深度大于 1 mm 的伤痕等()缺陷。
62. 对淬火钢轨件进行时效,可以采用自然时效和()时效。
63. 尖轨或活动心轨两侧的补强板()至螺栓孔净距不得小于 40 mm。
64. 允许速度 200 km/h 铁路道岔可动心轨实际()至直股翼轨前距离允许偏差 $^{+4.0}_0$ mm。
65. 允许速度 200 km/h 铁路道岔可动心轨辙叉()偏差 ± 1.5 mm。
66. 允许速度 200 km/h 铁路道岔可动心轨辙叉趾、跟端()偏差 ± 2 mm。
67. 允许速度 200 km/h 铁路道岔补强板应与翼轨上下颞密贴,如不密贴,允许有 0.5 mm 的间断缝隙,不允许存在 >600 mm 的连续()。
68. 允许速度 200 km/h 铁路道岔直股可动心轨工作边应成(),允许有不大于 2 mm 的空隙。
69. 提速道岔可动心轨()前后各 1 m 范围内不许抗线,其他部分允许有不大于 0.5 mm 的抗线。
70. 允许速度 200 km/h 12 号道岔()允许偏差为 ± 8.0 mm。
71. 高锰钢辙叉试样水韧处理后的金相组织应为()。
72. 高锰钢辙叉表面应平整、洁净,轨底不得有()。
73. 60 kg/m 12 号提速道岔尖轨()前后缝隙的偏差不大于 1.5 mm。
74. 允许速度 200 km/h 铁路道岔可动心轨第一牵引点接头铁拉板组装时,接头铁与可动心轨()之间的缝隙不大于 0.2 mm。
75. 允许速度 200 km/h 铁路道岔铺设时,两基本轨外锁闭铁的()应在同一轴线上,允许误差范围为 ± 3 mm。
76. 允许速度 200 km/h 铁路道岔厂内铺设时,必须进行电动操作转换试验,转辙器尖轨及可动心轨实测()均应不大于 5.5 kN。
77. 允许速度 200 km/h 道岔()轨距允许偏差为 ± 1 mm。
78. 允许速度 200 km/h 道岔尖轨轨头切削()轨距允许偏差为 ± 1 mm。
79. 允许速度 200 km/h 道岔轨头切削部分应与基本轨密贴,允许尖端至()区段有 0.2 mm 轨缝,其余部分有不大于 1 mm 的缝隙。

80. 允许速度 200 km/h 道岔可动心轨在轨头切削部分应分别与两翼轨(), 允许有不大于 1 mm 的缝隙。

81. 允许速度 200 km/h 道岔可动心轨第一牵引点外锁闭板中心处可动心轨与()间允许有不大于 0.5 mm 的缝隙, 不要拧紧。

82. 允许速度 200 km/h 道岔开通侧股时, 叉跟尖轨尖端与短心轨()应密贴, 允许有不大于 1 mm 的缝隙。

83. 允许速度 200 km/h 铁路道岔顶铁与可动心轨()的间隙不大于 1.5 mm。

84. 允许速度 200 km/h 道岔厂内铺设护轨轮缘槽()为 42 mm, 允许偏差 $^{+1.0}_{-0.5}$ mm。

85. 允许速度 200 km/h 道岔厂内铺设() $\geq 1\ 391$ mm。

86. 允许速度 200 km/h 道岔厂内铺设() $\leq 1\ 348$ mm。

87. 允许速度 200 km/h 铁路道岔查照间隔及护背距离在心轨()20~30 断面范围内丈量。

88. 允许速度 200 km/h 道岔厂内铺设水平允许偏差为 $^{+3.0}_{-0}$ mm, 侧股曲线不应该出现()。

89. 允许速度 200 km/h 18 号道岔厂内铺设()允许偏差为 ± 12 mm。

90. 允许速度 200 km/h 道岔应采用()轨型。

91. 允许速度 200 km/h 道岔应设(), 并与区间线路一致。

92. 允许速度 200 km/h 道岔转辙器部分采用()尖轨。

93. 允许速度 200 km/h 道岔辙叉应采用()辙叉结构。

94. 允许速度 200 km/h 道岔辙叉可动心轨可采用()长、短心轨组装。

95. 允许速度 200 km/h 道岔可动心轨辙叉长心轨跟端为弹性()。

96. 允许速度 200 km/h 道岔可动心轨辙叉短心轨跟端为斜接头()。

97. 允许速度 200 km/h 道岔可动心轨辙叉翼轨在可动心轨第一拉杆部位用 60AT 轨锻压加工成(), 两端锻压过渡段、成型段再与标准规焊接。

98. 允许速度 200 km/h 道岔护轨与走行轨分开并()。

99. 允许速度 200 km/h 道岔区钢轨采用弹条Ⅱ型扣件或()。

100. 允许速度 200 km/h 道岔应采用()绝缘接头。

101. 允许速度 200 km/h 道岔应采用()混凝土岔枕。

102. 允许速度 200 km/h 道岔()采用多点牵引转换。

103. 允许速度 200 km/h 道岔可动()采用多点牵引转换。

104. 允许速度 200 km/h 道岔两尖轨采用()转换方式。

105. 允许速度 200 km/h 道岔()采用外锁闭方式。

106. 允许速度 200 km/h 道岔可动()采用外锁闭方式。

107. 允许速度 200 km/h 道岔应按规定程序批准的图纸和()的要求制造。

108. 允许速度 200 km/h 道岔新投产应试制并进行()。

109. 允许速度 200 km/h 道岔经有关部门检验合格后方可()。

110. 允许速度 200 km/h 道岔批量生产的道岔转辙器应在厂内逐组组装, 确认合格后()。

111. 允许速度 200 km/h 道岔批量生产的道岔可动心轨辙叉应在厂内逐组组装, 确认合格后()。