

TIELU ZHIYE JINENG JIANDING CANKAO CONGSHU

铁路职业技能鉴定参考丛书

# 动车组机械师

铁道部人才服务中心组织编写



中国铁道出版社  
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

## 二、动车组机械师职业道德类练习题参考答案

# 铁路职业技能鉴定参考丛书

## 动车组机械师

铁道部人才服务中心组织编写

铁路职业技能鉴定参考丛书

动车组机械师

主编：铁道部人才服务中心组织编写

电子邮箱：tqpress@126.com

电话：(021) 73138

责任编辑：李和春

责任校对：徐斌

责任印制：陈向特

出版发行：中国铁道出版社（100044 北京市东城区安定门内大街8号）

网址：<http://www.tqpress.com>

印刷：三河市华丰印刷厂

版次：2009年4月第1版 2009年4月第1次印刷

开本：787mm×1092mm 1/16 印张：13.75 字数：318千字

书号：ISBN 978-7-113-09263-2/1 · 2412

定价：29.00元

中国铁道出版社

北京 2009年

## 内 容 简 介

本书根据铁道部人才服务中心的有关要求进行编写,内容以相应的《国家职业标准》、《铁路技术管理规程》和铁道部有关技术规章为依据。全书分为六大部分,包括中级练习题、高级练习题、技师练习题、高级技师练习题、共性规章类练习题、职业道德类练习题,题后附有参考答案。

本书针对鉴定考核内容和形式编写,是各单位组织鉴定前的培训和申请鉴定人员自学的必备用书,对各类职业学校师生也有重要的参考价值。

### 图书在版编目(CIP)数据

动车组机械师 / 铁道部人才服务中心组织编写. —北京: 中国铁道出版社, 2009.4  
(铁路职业技能鉴定参考丛书)

ISBN 978-7-113-09563-5

I. 动… II. 铁… III. 高速列车—动车—管理—职业技能鉴定—习题 IV. U266-44

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 005352 号

铁路职业技能鉴定参考丛书

书 名: 动车组机械师  
作 者: 铁道部人才服务中心组织编写

责任编辑: 韦和春 电话: (021) 73139 电子信箱: [tdpress@126.com](mailto:tdpress@126.com)

责任校对: 孙玫

责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社 (100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 三河市华丰印刷厂

版 次: 2009 年 4 月第 1 版 2009 年 4 月第 1 次印刷

开 本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 12.75 字数: 316 千

书 号: ISBN 978-7-113-09563-5/U·2415

定 价: 29.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社读者服务部调换。

电话: 市电 (010) 51873170, 路电 (021) 73170 (发行部)

打击盗版举报电话: 市电 (010) 63549504, 路电 (021) 73187

# 前 言

根据《中华人民共和国劳动法》和国家职业技能鉴定的有关规定,结合铁路技术装备水平快速提升、运输生产能力快速扩充的实际,以客观反映现阶段铁路特有职业(工种)的水平和对从业人员的职业技能要求为目标,为铁路职业技能鉴定提供科学、合理、规范的依据,是健全和完善铁路技能人才评价体系的重要组成部分。

近年来,由于铁路运输生产技术发展较快,铁路有关技术规章进行相应修订,原《铁路职业技能鉴定指导丛书》的内容已经越来越不适应形势发展和当前工作的需要。为适应和谐铁路建设的要求,进一步维护职业技能鉴定的严肃性和权威性,充分体现职业技能鉴定内容和要求的公正合理,规范职业技能鉴定行为,统一职业技能鉴定标准,保证职业技能鉴定质量,提高铁路技术工人整体素质,我们重新组织编写了《铁路职业技能鉴定参考丛书》。

本丛书根据《国家职业标准》、《铁路技术管理规程》和铁道部有关技术规章的要求,从铁路运输生产实际出发,对原《铁路职业技能鉴定指导丛书》的内容进行了全面修订和补充,并做到与《铁路职业技能培训规范》相匹配。

本丛书遵循以职业能力为导向,以胜任工作为重点的原则。在内容上,既尊重和体现铁道部的现行规定,满足当前铁路技术工人考核鉴定和岗位达标的需要,又前瞻铁路新技术、新设备的发展趋势,增加“新知识、新技术、新工艺、新方法”的要求。在形式上,既依据职业标准,分工种、分技术等级单独编写;又按照技术规章共用的原则统一编写。同时,也为实行计算机网络化考试奠定了基础。

本丛书是各单位组织鉴定前的培训、检测和申请鉴定的人员自学、自测的必读书,对各类职业学校师生也有重要的参考价值。

本书由上海铁路局主编,主要编写人员为:朱鸣、熊金华、叶文华、王玉明等同志。张效会、皱生敏、陈松等同志对本书的修改工作提出了宝贵意见,在此表示衷心的感谢!

由于铁路改革和发展的进程较快,本书存在遗漏和不到之处,恳请各使用单位和读者提出宝贵意见和建议,以便进一步修订完善。

# 目 录

## 第一部分 中 级 工

一、动车组机械师中级练习题	1
(一) 选择题	1
(二) 判断题	33
二、动车组机械师中级练习题参考答案	39
(一) 选择题	39
(二) 判断题	40

## 第二部分 高 级 工

一、动车组机械师高级练习题	42
地勤部分	42
(一) 选择题	42
(二) 判断题	60
随车部分	62
(一) 选择题	62
(二) 判断题	80
二、动车组机械师高级练习题参考答案	84
地勤部分	84
(一) 选择题	84
(二) 判断题	85
随车部分	85
(一) 选择题	85
(二) 判断题	86

## 第三部分 技 师

一、动车组机械师技师练习题	87
(一) 填空题	87
(二) 选择题	92
(三) 判断题	102
(四) 简答题	107
(五) 计算题	109
(六) 论述题	109
(七) 绘图题	110
二、动车组机械师技师练习题参考答案	113
(一) 填空题	113

(二) 选择题.....	114
(三) 判断题.....	114
(四) 简答题.....	115
(五) 计算题.....	121
(六) 论述题.....	122
(七) 绘图题.....	125

## 第四部分 高级技师

一、动车组机械师高级技师练习题.....	129
(一) 填空题.....	129
(二) 选择题.....	133
(三) 判断题.....	143
(四) 简答题.....	148
(五) 计算题.....	150
(六) 论述题.....	151
(七) 绘图题.....	151
二、动车组机械师高级技师练习题参考答案.....	155
(一) 填空题.....	155
(二) 选择题.....	156
(三) 判断题.....	156
(四) 简答题.....	157
(五) 计算题.....	163
(六) 论述题.....	165
(七) 绘图题.....	168

## 第五部分 共性规章类 (适用本工种的所有等级)

一、动车组机械师共性规章类练习题.....	172
(一) 填空题.....	172
(二) 判断题.....	187
二、动车组机械师共性规章类练习题参考答案.....	191
(一) 填空题.....	191
(二) 判断题.....	191

## 第六部分 职业道德类 (适用本工种的所有等级)

一、动车组机械师职业道德类练习题.....	192
(一) 选择题.....	192
(二) 判断题.....	194
二、动车组机械师职业道德类练习题参考答案.....	197
(一) 选择题.....	197
(二) 判断题.....	197



# 第一部分 中级工

## 一、动车组机械师中级练习题

### (一) 选择题

- CRH1的车体为( )焊接结构。  
(A) 不锈钢 (B) 铝合金 (C) 不锈钢和铝合金 (D) 不锈钢和铸钢
- CRH1的正常编组是( )。  
(A) Mc1+Tp1+M1+M3+Tb+M2+Tp2+Mc2  
(B) Mc1+Tp1+M1+Tb+M3+M2+Tp2+Mc2  
(C) Mc1+Tp1+M1+M2+Tb+M3+Tp2+Mc2  
(D) Mc1+Tp1+M1+Tb+M2+M3+Tp2+Mc2
- CRH1的编组情况为( )。  
(A) 4动4拖 (B) 5动3拖 (C) 3动5拖 (D) 6动2拖
- CRH1的设计寿命为( )。  
(A) 20年 (B) 25年 (C) 30年 (D) 35年
- CRH1最大超员不得超过( )。  
(A) 5% (B) 10% (C) 15% (D) 20%
- CRH1的最高试验速度为( )。  
(A) 200 km/h (B) 220 km/h (C) 250 km/h (D) 275 km/h
- CRH1的最高运行速度为( )。  
(A) 190 km/h (B) 200 km/h (C) 220 km/h (D) 250 km/h
- CRH1的正常运用速度为( )。  
(A) 190 km/h (B) 200 km/h (C) 220 km/h (D) 250 km/h
- CRH1的总长为( )。  
(A) 210.5 m (B) 211.5 m (C) 212.5 m (D) 213.5 m
- CRH1的头车长( )。  
(A) 25.95 m (B) 26.95 m (C) 27.95 m (D) 28.95 m
- CRH1的中间车长( )。  
(A) 26.4 m (B) 26.5 m (C) 26.6 m (D) 26.7 m
- CRH1的车体高度为( )。  
(A) 4.01 m (B) 4.02 m (C) 4.03 m (D) 4.04 m
- CRH1外部车门的开口宽度为( )。  
(A) 1 000 mm (B) 1 100 mm (C) 1 200 mm (D) 1 300 mm
- CRH1外部车门的开口高度为( )。  
(A) 1 950 mm (B) 2 000 mm (C) 2 050 mm (D) 2 100 mm

15. CRH<sub>1</sub>天花板距离地板的高度为( )。  
(A) 2 250 mm (B) 2 300 mm (C) 2 350 mm (D) 2 400 mm
16. CRH<sub>1</sub>行李架高度为( )。  
(A) 1 700 mm (B) 1 750 mm (C) 1 800 mm (D) 1 850 mm
17. CRH<sub>1</sub>的车窗间距为( )。  
(A) 1 700 mm (B) 1 800 mm (C) 1 900 mm (D) 2 000 mm
18. CRH<sub>1</sub>动车组的乘务员室位于Tb车( )的旁边。  
(A) 酒吧间 (B) 客室区 (C) 厨房区 (D) 通过台区
19. CRH<sub>1</sub>一等车固定座椅前后间距为( )。  
(A) 970 mm (B) 980 mm (C) 990 mm (D) 1 000 mm
20. CRH<sub>1</sub>一等车固定座椅宽度为( )。  
(A) 470 mm (B) 480 mm (C) 490 mm (D) 500 mm
21. CRH<sub>1</sub>二等车固定座椅前后间距为( )。  
(A) 880 mm (B) 890 mm (C) 900 mm (D) 910 mm
22. CRH<sub>1</sub>自动车钩距离轨面的高度为( )。  
(A) 860 mm (B) 870 mm (C) 880 mm (D) 890 mm
23. CRH<sub>1</sub>转向架的轴距为( )。  
(A) 2 600 mm (B) 2 650 mm (C) 2 700 mm (D) 2 750 mm
24. CRH<sub>1</sub>转向架的中间距离为( )。  
(A) 18 950 mm (B) 19 000 mm (C) 19 050 mm (D) 19 100 mm
25. CRH<sub>1</sub>轴承的直径为( )。  
(A) 130 mm (B) 135 mm (C) 140 mm (D) 145 mm
26. CRH<sub>1</sub>车轮的原始直径为( )。  
(A) 914 mm (B) 915 mm (C) 916 mm (D) 917 mm
27. CRH<sub>1</sub>轮对内侧距离为( )。  
(A) 1 350 mm (B) 1 351 mm (C) 1 352 mm (D) 1 353 mm
28. CRH<sub>1</sub>轴颈的中间距离为( )。  
(A) 2 050 mm (B) 2 060 mm (C) 2 070 mm (D) 2 080 mm
29. CRH<sub>1</sub>空气弹簧的中间距离为( )。  
(A) 1 830 mm (B) 1 840 mm (C) 1 850 mm (D) 1 860 mm
30. CRH<sub>1</sub>受电弓碳滑板宽度为( )。  
(A) 1 750 mm (B) 1 850 mm (C) 1 950 mm (D) 2 050 mm
31. CRH<sub>1</sub>按照供电结构进行分类,可以分成( )列车基本单元。  
(A) 2个 (B) 3个 (C) 4个 (D) 5个
32. CRH<sub>1</sub>动车组每个列车基本单元由( )列车计算机进行控制。  
(A) 1个 (B) 2个 (C) 3个 (D) 4个
33. CRH<sub>1</sub>动车组每个列车基本单元由( )主变压器供电。  
(A) 1个 (B) 2个 (C) 3个 (D) 4个
34. CRH<sub>1</sub>列车基本单元1由3辆车、( )驱动轴、全变压器负载组成。  
(A) 4个 (B) 8个 (C) 12个 (D) 16个



35. CRH<sub>1</sub>的动力单元3设有( )动力车。  
 (A) 1个 (B) 2个 (C) 3个 (D) 4个
36. CRH<sub>1</sub>网侧线路断路器的英文缩写为( )。  
 (A) LCB (B) LCBB (C) LCBT (D) LCCB
37. CRH<sub>1</sub>型动车组设有( )型号的网侧断路器。  
 (A) 1种 (B) 2种 (C) 3种 (D) 4种
38. 一列CRH<sub>1</sub>共有( )网侧断路器,均采用气动控制。  
 (A) 3个 (B) 4个 (C) 5个 (D) 6个
39. CRH<sub>1</sub>网侧主断路器的英文缩写为( )。  
 (A) LCB (B) LCBB (C) LCBT (D) LCCB
40. CRH<sub>1</sub>的车顶高压设备中,共有( )主断路器。  
 (A) 3个 (B) 4个 (C) 5个 (D) 6个
41. CRH<sub>1</sub>的每个动力车上设有( )网侧变流器。  
 (A) 1个 (B) 2个 (C) 3个 (D) 4个
42. CRH<sub>1</sub>的每个动力车上设有( )电动机侧变流器。  
 (A) 1个 (B) 2个 (C) 3个 (D) 4个
43. CRH<sub>1</sub>全车共有( )辅助变流器。  
 (A) 3台 (B) 4台 (C) 5台 (D) 6台
44. CRH<sub>1</sub>的一个电动机变流器模块控制( )电动机。  
 (A) 1个 (B) 2个 (C) 3个 (D) 4个
45. CRH<sub>1</sub>上安装了( )不同类型的转向架。  
 (A) 3种 (B) 4种 (C) 5种 (D) 6种
46. CRH<sub>1</sub>上安装了( )不同类型的转向架构架。  
 (A) 3种 (B) 4种 (C) 5种 (D) 6种
47. CRH<sub>1</sub>一个列车组有( )驱动轴。  
 (A) 12个 (B) 16个 (C) 20个 (D) 24个
48. CRH<sub>1</sub>一个列车组有( )从动轴。  
 (A) 4个 (B) 8个 (C) 12个 (D) 16个
49. CRH<sub>1</sub>转向架制动单元有( )类型。  
 (A) 1种 (B) 2种 (C) 3种 (D) 4种
50. CRH<sub>1</sub>的盘形制动装置有( )形式。  
 (A) 1种 (B) 2种 (C) 3种 (D) 4种
51. CRH<sub>1</sub>的拖车每个轴有( )制动盘。  
 (A) 1个 (B) 2个 (C) 3个 (D) 4个
52. 在CRH<sub>1</sub>制动卡钳装置中有( )装有主动制动缸。  
 (A) 3个 (B) 4个 (C) 5个 (D) 6个
53. CRH<sub>1</sub>的每个动力车转向架上设有( )停放制动缸。  
 (A) 2个 (B) 3个 (C) 4个 (D) 8个
54. CRH<sub>1</sub>动力车每个转向架设有( )牵引风机对牵引电动机进行冷却。  
 (A) 1台 (B) 2台 (C) 3台 (D) 4台

55. CRH1 的每台转向架均设有 ( ) 高度调整阀。  
 (A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
56. CRH1 每个转向架装有 ( ) 抗蛇行减振器。  
 (A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
57. CRH1 每个转向架设有 ( ) 安全吊缆, 安装在转向架构架和车体枕梁之间。  
 (A) 1 根 (B) 2 根 (C) 3 根 (D) 4 根
58. CRH1 的齿轮箱里有 ( ) 小齿轮轴, 与一个直接安装在驱动轴上的齿轮相啮合 (单级减速齿轮)。  
 (A) 1 根 (B) 2 根 (C) 3 根 (D) 4 根
59. CRH1 共设置 ( ) 卫生间。  
 (A) 12 个 (B) 13 个 (C) 14 个 (D) 15 个
60. CRH1 的每辆 M 车和 Tp 车上配备 ( ) 大件行李存放架。  
 (A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
61. CRH1 每节车厢设置了 ( ) 紧急逃生车窗。  
 (A) 3 个 (B) 4 个 (C) 5 个 (D) 6 个
62. CRH1 的车窗分为 ( ) 形式。  
 (A) 2 种 (B) 3 种 (C) 4 种 (D) 5 种
63. CRH1 有 ( ) 形式的通过台地板。  
 (A) 1 种 (B) 2 种 (C) 3 种 (D) 4 种
64. CRH1 每车有 ( ) 室内温度传感器。  
 (A) 2 个 (B) 4 个 (C) 6 个 (D) 8 个
65. CRH1 的每个客室空调有 ( ) 压缩机。  
 (A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
66. CRH1 的每辆车上设有 ( ) 紧急通风单元。  
 (A) 1 台 (B) 2 台 (C) 3 台 (D) 4 台
67. CRH1 的一个空调装置内包括 ( ) 空气处理单元。  
 (A) 1 台 (B) 2 台 (C) 3 台 (D) 4 台
68. CRH1 的一个空调装置内包括 ( ) 压缩冷凝单元。  
 (A) 1 台 (B) 2 台 (C) 3 台 (D) 4 台
69. CRH1 的一个空调装置内包括 ( ) 废排单元。  
 (A) 1 台 (B) 2 台 (C) 3 台 (D) 4 台
70. CRH1 的一个空调装置内包括 ( ) 紧急通风逆变器。  
 (A) 1 台 (B) 2 台 (C) 3 台 (D) 4 台
71. CRH1 的水系统可以分为 ( ) 类型。  
 (A) 1 种 (B) 2 种 (C) 3 种 (D) 4 种
72. CRH1 共有 ( ) 外部供电插座。  
 (A) 4 处 (B) 5 处 (C) 6 处 (D) 8 处
73. CRH1 的司机室主控手柄上共有 ( ) 挡位。  
 (A) 8 个 (B) 10 个 (C) 16 个 (D) 20 个
74. CRH1 的主控手柄有 ( ) 常用制动挡位。  
 (A) 1 台 (B) 2 台 (C) 3 台 (D) 4 台

- (A) 4 个 (B) 5 个 (C) 7 个 (D) 8 个
75. CRH1 有 ( ) 蓄电池。  
(A) 2 个 (B) 3 个 (C) 4 个 (D) 5 个
76. CRH1 的车钩可以分为 ( ) 类型。  
(A) 1 种 (B) 2 种 (C) 3 种 (D) 4 种
77. CRH1 有 ( ) 制动类型。  
(A) 1 种 (B) 2 种 (C) 3 种 (D) 4 种
78. CRH1 的受电弓分别设置在 ( )。  
(A) M1, M2 车 (B) Tp1, Tp2 车 (C) Mc1, Mc2 车 (D) M1, M3 车
79. CRH1 的车顶高压设备集中在 ( )。  
(A) Tp, Tb 车 (B) Mc, Tp 车 (C) M, Tp 车 (D) M, Tb 车
80. CRH1 的 3 个主变压器分别设置在 ( )。  
(A) Mc1, Mc2, Tb 车 (B) Tp1, Tp2, Tb 车  
(C) M1, M2, M3 车 (D) Mc1, Mc2, Tp1 车
81. CRH1 的动车组主空压机位于 ( )。  
(A) Mc, Tp 车 (B) Tp, Tb 车 (C) Tp, M 车 (D) Mc, M 车
82. CRH1 的辅助压缩机设在 ( )。  
(A) Mc1, Mc2 车 (B) Tp1, Tp2 车  
(C) Tb 车 (D) M1, M2, M3 车
83. CRH1 网侧断路器 A (高压总线) 位于 ( )。  
(A) Mc 车 (B) Tp 车 (C) Tb 车 (D) M 车
84. CRH1 的蓄电池箱位于 ( )。  
(A) Tp, Tb 车 (B) Mc, Tb 车 (C) Tp, M 车 (D) Mc, Tp 车
85. CRH1 全车 110 V 蓄电池分别设置在 ( )。  
(A) Tp1, Tp2, M1, M2, M3 车 (B) Tp1, Tp2, Tb, M1, M2 车  
(C) Mc1, Mc2, Tb, M1, M2 车 (D) Mc1, Mc2, Tp1, Tp2, Tb 车
86. CRH1 的外接电源分别设置在 ( )。  
(A) Mc1, Mc2, Tp1, Tp2 车 (B) Tp1, Tp2, Tb 车  
(C) Tp1, Tp2 车 (D) Mc1, Mc2, Tp1 车
87. CRH1 自动过分相装置的地面信号感应器设在 ( )。  
(A) Mc1, Mc2 车 (B) Tp1, Tp2 车 (C) Tb 车 (D) Mc1, Mc2 车
88. CRH1 的集便系统中, 采用蹲式集便器的是 ( )。  
(A) Tp1, Tp2, Tb 车 (B) M1, M2, M3 车  
(C) M1, M2, M3, Tp1, Tp2 车 (D) M1, M2, M3, Tb 车
89. CRH1 的集便系统中, 采用坐式集便器的是 ( )。  
(A) Mc1, Mc2 车 (B) Tp1, Tp2 车  
(C) Mc1, Mc2, Tb 车 (D) Tp1, Tp2, Tb 车
90. 在 CRH1 ( ) 的每个转向架中有一个回流装置, 电流通过此装置流至轨道。  
(A) Mc1, Mc2 车 (B) Tp1, Tp2, Tb 车  
(C) M1, M2 车 (D) Mc1, Tp1, Tb 车

91. CRH<sub>1</sub> 的停放制动位于 ( ) B 端。  
 (A) Mc, M 车 (B) Mc, Tp 车 (C) M, Tb 车 (D) Tp, Tb 车
92. CRH<sub>1</sub> 回送和救援用的过渡车钩放在 ( ) 的 B 端左侧。  
 (A) Tp 车 (B) Mc 车 (C) M 车 (D) Tb 车
93. CRH<sub>1</sub> 的电动机变流器模块 (MCM) 位于 ( ) 内。  
 (A) 滤波器箱 (B) 高压控制箱 (C) 充电机箱 (D) 变流器箱
94. CRH<sub>1</sub> 的牵引电动机分布在动车的 ( )。  
 (A) 1, 2 轴 (B) 1, 3 轴 (C) 2, 4 轴 (D) 1, 2, 3, 4 轴
95. CRH<sub>1</sub> 的 ATP 速度传感器安装在 Mc 车的 ( ) 上。  
 (A) 1, 2 轴 (B) 2, 3 轴 (C) 1, 3 轴 (D) 2, 4 轴
96. CRH<sub>1</sub> 所有转向架的 ( ) 装有车体保护性接地电刷装置。  
 (A) 1, 3 轴 (B) 2, 3 轴 (C) 2, 4 轴 (D) 1, 4 轴
97. CRH<sub>1</sub> 的 Tb 车的净水箱位于 ( )。  
 (A) 边门立柱旁 (B) 车顶部 (C) ATP 柜内 (D) 底架 U5 区
98. CRH<sub>1</sub> 的 Mc 车的电茶炉水箱位于 ( )。  
 (A) 边门立柱旁 (B) 车顶部 (C) ATP 柜内 (D) 底架 U5 区
99. 在 CRH<sub>1</sub> 型动车组中, ( ) 安装在车顶。  
 (A) 主变压器冷却格栅 (B) HVAC 空气处理单元  
 (C) 滤波器箱 (D) 客室进风口
100. CRH<sub>1</sub> 型动车组的 Mc1 车中安装了 ( ) 配电柜。  
 (A) K3, K4 (B) J3, J4 (C) K, K1 (D) K1, K2
101. CRH<sub>1</sub> 内各车辆间的连接采用 ( ) 车钩。  
 (A) 过渡 (B) 自动 (C) 半永久 (D) 15 号
102. CRH<sub>1</sub> 的 Mc 车导流罩内采用 ( ) 车钩。  
 (A) 过渡 (B) 自动 (C) 半永久 (D) 15 号
103. CRH<sub>1</sub> 上安装的 ( ) 车钩位于 Mc 车的 A 端。  
 (A) 永久性 (B) 半永久性 (C) 自动 (D) 紧急
104. CRH<sub>1</sub> 上安装的 ( ) 车钩位于 Mc 车的 B 端。  
 (A) 永久性 (B) 半永久性 (C) 自动 (D) 紧急
105. CRH<sub>1</sub> 的 ( ) 不是安装在动车转向架上的。  
 (A) 牵引电动机驱动轴 (B) 轮盘制动装置  
 (C) 排障器 (D) 分相区天线
106. CRH<sub>1</sub> 转向架一系悬挂不包括 ( )。  
 (A) 横向减振器 (B) 嵌套螺旋钢弹簧 (C) 转臂 (D) 垂向减振器
107. CRH<sub>1</sub> 所用风挡为一体压制成型的 ( )。  
 (A) 双层折棚风挡 (B) 双层橡胶风挡  
 (C) 单层折棚风挡 (D) 单层橡胶风挡
108. CRH<sub>1</sub> 内安装的 ( ) 属于防火门。  
 (A) 司机室门 (B) 通过台门 (C) 乘务员室门 (D) 侧门
109. CRH<sub>1</sub> 的风挡门是 DC110 V 供电的 ( ) 感应自动门。

- (A) 光电 (B) 红外 (C) 电磁 (D) 涡流
110. CRH<sub>1</sub> 的脚踏装置是通过 ( ) 驱动的。  
 (A) 压缩空气 (B) 驱动电机 (C) 液压缸 (D) 气压和液压
111. 在构成 CRH<sub>1</sub> 整节编组的 3 个动力单元 TBU 中 ( )。  
 (A) TBU1 和 TBU3 完全对称 (B) TBU2 和 TBU3 完全对称  
 (C) TBU1 和 TBU2 完全对称 (D) TBU1, TBU2, TBU3 均不对称
112. CRH<sub>1</sub> 动力转向架的牵引电动机的吊装方式为 ( )。  
 (A) 架悬式 (悬挂于转向架) (B) 体悬式 (悬挂于车体)  
 (C) 架悬式 (悬挂于车体) (D) 体悬式 (悬挂于转向架)
113. CRH<sub>1</sub> 型动车组采用的是 ( ) 电控制动机。  
 (A) 直通式 (B) 间接式 (C) 直接式 (D) 自动式
114. CRH<sub>1</sub> 动力车制动系统的基础制动方式采用的是 ( )。  
 (A) 轮盘制动 (B) 轴盘制动  
 (C) 轮盘制动和轴盘制动 (D) 先轴盘制动, 制动力不足时再轮盘制动
115. CRH<sub>1</sub> 拖车制动系统的基础制动方式采用的是 ( )。  
 (A) 轮盘制动 (B) 轴盘制动  
 (C) 轮盘制动加轴盘制动 (D) 先轴盘制动, 制动力不足时再轮盘制动
116. 运行中的 CRH<sub>1</sub> 停车后, 将自动施加 ( ) 制动。  
 (A) 七级 (B) 保持 (C) 紧急 (D) 停放
117. CRH<sub>1</sub> 夹钳单元为紧凑式, 主要特点不包括 ( )。  
 (A) 安装简单 (B) 寿命长 (C) 质量轻 (D) 运动轻便
118. CRH<sub>1</sub> 轮对的三向定位 ( )。  
 (A) 是由一系悬挂装置决定的  
 (B) 是由一系悬挂装置和二系悬挂装置共同决定的  
 (C) 是由二系悬挂装置决定的  
 (D) 与一系悬挂装置和二系悬挂装置无关
119. CRH<sub>1</sub> 型动车组的拖车和动车转向架的 ( )。  
 (A) 一系和二系悬挂系统都相同  
 (B) 一系悬挂系统相同, 二系悬挂系统不相同  
 (C) 一系和二系悬挂系统都不相同  
 (D) 一系悬挂系统不相同, 二系悬挂系统相同
120. CRH<sub>1</sub> 辅助压缩机的供风量为 ( )。  
 (A) 50 L/min (B) 60 L/min (C) 70 L/min (D) 80 L/min
121. CRH<sub>1</sub> 运行过程中正常耗风量为 ( )。  
 (A) 407 L/min (B) 507 L/min (C) 607 L/min (D) 707 L/min
122. CRH<sub>1</sub> 的充电机输出的电压为 ( )。  
 (A) DC110 V (B) AC380 V (C) AC220 V (D) DC1 650 V
123. CRH<sub>1</sub> 的厕所供水面板内的水泵工作电压为 ( )。  
 (A) DC24 V (B) DC48 V (C) DC110 V (D) AC220 V
124. CRH<sub>1</sub> 的网侧变流器 LCM 的输入是 ( )。

(A) AC900 V (B) DC900 V (C) DC1 650 V (D) AC1 650 V

125. 激活 CRH1 内部紧急解锁装置所需平均力应不大于 ( )。

(A) 150 N (B) 160 N (C) 170 N (D) 180 N

126. 激活 CRH1 内外部紧急解锁装置所需平均力矩应不大于 ( )。

(A) 10 N·m (B) 12 N·m (C) 14 N·m (D) 15 N·m

127. 如果 CRH1 的半永久性车钩横向减振器质量低于 ( ) 则须更换减振器。

(A) 22.3 kg (B) 22.4 kg (C) 22.5 kg (D) 22.6 kg

128. CRH1 雨刷臂的扭矩应控制在 ( ) 范围内。

(A) 30~35 N·m (B) 36~38 N·m (C) 38~42 N·m (D) 43~48 N·m

129. 机车救援回送 (牵引) CRH1 时使用 ( ) 车钩连挂。

(A) 紧急 (B) 半永久性 (C) 自动 (D) 永久性

130. CRH1 救援回送 (牵引) CRH1 时使用 ( ) 车钩连挂。

(A) 紧急 (B) 半永久性 (C) 自动 (D) 永久性

131. 当 CRH1 操作右侧边门解锁按钮后 ( )。

(A) 右侧边门可通过门页的开门按钮开门 (B) 右侧边门将会自动打开

(C) 全车边门可通过门页的开门按钮开门 (D) 全车边门将会自动打开

132. CRH1 的边门置于本地控制操作后, ( )。

(A) 无法由司机室集控控制 (B) 该门处于隔离状态

(C) 仍然可以通过按下门页的开门按钮操作 (D) 该门的故障显示灯将会亮

133. 在对 CRH1 变流器箱进行维护时, 对其直流环节进行接地操作时插入的是 ( )

钥匙。

(A) 白 (B) 红 (C) 蓝 (D) 黑

134. 在 CRH1 一、二级检修进行登顶检查时, 对网侧主断路器进行接地操作时插入的

是 ( ) 钥匙。

(A) 白 (B) 红 (C) 蓝 (D) 黑

135. 在对 CRH1 的 AC400 V 总线进行接地操作时, 插入的是 ( ) 钥匙。

(A) 白 (B) 红 (C) 蓝 (D) 黑

136. 在进行测量 CRH1 单车制动缸压力传感器的操作时, ( ) 不是必须携带的。

(A) 六角钥匙 (B) 四角钥匙 (C) RS232 电缆 (D) 装载 ST03 AV2.4.07 软件的手提电脑

137. 在对 CRH1 的变流器水箱进行加压操作时, ( ) 不是必须携带的。

(A) 压力表 (B) 打气筒 (C) 红外线点温仪 (D) 六角钥匙

138. CRH1 自动连挂可以在 ( ) 内完成。

(A) 1 min (B) 2 min (C) 3 min (D) 4 min

139. CRH1 受电弓静态接触力调整的平均值为 ( )。

(A) 30 N (B) 50 N (C) 70 N (D) 90 N

140. CRH1 受电弓的最小向上力为 ( )。

(A) 50 N (B) 55 N (C) 60 N (D) 65 N

141. CRH1 受电弓的最大向上力是 ( )。



- (A) 75 N (B) 80 N (C) 85 N (D) 90 N
142. CRH<sub>1</sub>的辅助逆变器可以提供( )，50 Hz 电源。  
(A) 三相 AC100 V (B) 三相 AC400 V  
(C) 单相 AC100 V (D) 单相 AC400 V
143. CRH<sub>1</sub>的电池充电器和电池提供的是( )电源。  
(A) DC100 V (B) DC110 V (C) AC100 V (D) AC400 V
144. CRH<sub>1</sub>每个蓄电池充电器的输入工作电压为( )。  
(A) DC1650 V (B) AC400 V (C) DC110 V (D) DC100 V
145. CRH<sub>1</sub>的总风压降到( )时，会出现“主风缸压力低”的警告。  
(A) 600 kPa (B) 650 kPa (C) 700 kPa (D) 750 kPa
146. CRH<sub>1</sub>的 TCMS 设备 GW 单元的平均无故障时间大约为( )。  
(A) 2 700 000 h (B) 2 800 000 h (C) 2 900 000 h (D) 3 000 000 h
147. CRH<sub>1</sub>的 TCMS 设备 DX 单元的平均无故障时间大约为( )。  
(A) 1 100 000 h (B) 1 200 000 h (C) 1 300 000 h (D) 1 400 000 h
148. CRH<sub>1</sub>总风压力增加到( )时，空压机停止动作。  
(A) 900 kPa (B) 950 kPa (C) 980 kPa (D) 1 000 kPa
149. CRH<sub>1</sub>做手动开/关门力的检测时，在塞拉阶段，车门的手动最大开/关门力应为( )。  
(A) 130 N (B) 200 N (C) 230 N (D) 300 N
150. CRH<sub>1</sub>做手动开/关门力的检测时，在平移阶段，车门的手动最大开/关门力应为( )。  
(A) 160 N (B) 180 N (C) 220 N (D) 250 N
151. CRH<sub>1</sub>做打开和关闭脚踏手动力的检测时，打开和关闭上脚踏所需的最大手动力应为( )。  
(A) 100 N (B) 150 N (C) 250 N (D) 300 N
152. CRH<sub>1</sub>做打开和关闭脚踏手动力的检测时，打开和关闭下脚踏所需的最大手动力应为( )。  
(A) 160 N (B) 180 N (C) 230 N (D) 280 N
153. CRH<sub>1</sub>司机室操纵台上的停放制动状态指示灯闪烁表示( )。  
(A) 停放制动已施加 (B) 停放制动未施加  
(C) 停放制动正在动作 (D) 停放制动被切除
154. CRH<sub>1</sub>司机室操纵台上的停放制动状态指示灯长亮表示( )。  
(A) 停放制动已施加 (B) 停放制动已缓解  
(C) 停放制动正在动作 (D) 停放制动出现故障
155. CRH<sub>1</sub>的边门释放按钮指示灯闪烁，代表的是( )。  
(A) 边门处于已释放状态 (B) 边门处于可释放状态  
(C) 边门无法释放 (D) 边门被切除
156. CRH<sub>1</sub>的边门释放按钮指示灯长亮，代表的是( )。

- (A) 边门处于已释放状态 (B) 边门处于可释放状态  
(C) 边门无法释放 (D) 边门被切除
157. CRH<sub>1</sub> 在回送状态当中, 当救援机车列车风管压力低至 ( ) 时将会实施紧急制动。  
(A) 400 kPa (B) 500 kPa (C) 600 kPa (D) 700 kPa
158. CRH<sub>1</sub> 运行过程中最大耗风量数为 ( )。  
(A) 1 317 L/min (B) 1 417 L/min (C) 1 517 L/min (D) 1 617 L/min
159. CRH<sub>1</sub> 的蓄电池系统由蓄电池组、充电机系统以及 ( ) 干线组成。  
(A) 110 V (B) 220 V (C) 380 V (D) 400 V
160. CRH<sub>1</sub> 型动车组拖车转向架每轴有 ( ) 制动单元。  
(A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 2 个或 3 个
161. CRH<sub>1</sub> 型动车组在司机室门外使用 ( ) 开门才能进入司机室。  
(A) 门把手 (B) 三角钥匙 (C) 四角钥匙 (D) 六角钥匙
162. CRH<sub>1</sub> 型动车组司机操控台上的中央面板不显示 ( )。  
(A) LKJ2000 (B) ATP (C) 无线电通信 (D) 速度参考/扭矩显示
163. CRH<sub>1</sub> 型动车组司机操控台上的左侧面板不包含 ( )。  
(A) CIR 无线电 (B) PIS 麦克风 (C) B1 面板 (D) IDU
164. CRH<sub>1</sub> 型动车组司机操控台上的右侧面板不包含 ( )。  
(A) CIR 无线电 (B) PIS 显示器 (C) CIR 用打印机 (D) C1 面板
165. CRH<sub>1</sub> 型动车组的主控制手柄可以进行 ( ) 位操作。  
(A) 7 级 (B) 8 级 (C) 12 级 (D) 16 级
166. CRH<sub>1</sub> 型动车组司机座椅通过调节转动旋钮和读取台座上的校正显示来调节 ( ) 的偏差。  
(A) 座椅深度 (B) 司机质量 (C) 司机身高 (D) 靠背倾斜度
167. CRH<sub>1</sub> ( ) 的侧窗是可以打开的。  
(A) 司机室 (B) 乘务员室 (C) 客室 (D) 餐车
168. CRH<sub>1</sub> 型动车组在紧急情况下, 可以使用逃生绳从 ( ) 逃生。  
(A) 客室 (B) 乘务员室 (C) 司机室 (D) 侧门
169. CRH<sub>1</sub> 型动车组 ( ) 没有安装 GW。  
(A) Mc1 车 (B) Tp 车 (C) Mc2 车 (D) Tb 车
170. CRH<sub>1</sub> 型动车组列车通信网络结构采用 ( ) MVB 区段形式。  
(A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
171. CRH<sub>1</sub> 型动车组的 WTB 和 MVB 采用了 ( ) 结构形式。  
(A) 环形 (B) 树形 (C) 网形 (D) 主-从
172. ( ) 不属于 TCMS 的通信原理。  
(A) WTB (B) 并行连接器 (C) MVB (D) 以太网通信
173. 在机车回送 CRH<sub>1</sub> 时, 当列车管路压力降至低于 ( ) 时, 则打开安全环路, 从而施加紧急制动。  
(A) 300 kPa (B) 400 kPa (C) 500 kPa (D) 600 kPa
174. CRH<sub>1</sub> 在运行中, 当总风管压力低至 ( ), IDU 会显示总风管压力低的警告。

- (A) 750 kPa (B) 700 kPa (C) 650 kPa (D) 600 kPa
175. CRH1 的总风压力低于 ( ) 时, 列车会施加紧急制动。  
(A) 400 kPa (B) 500 kPa (C) 600 kPa (D) 700 kPa
176. 在对 CRH1 进行升弓操作时, 当命令受电弓升弓, 且主风缸管路的压力低于 ( ) 时, 辅助压缩机即启动。  
(A) 500 kPa (B) 550 kPa (C) 600 kPa (D) 650 kPa
177. CRH1 同一动力单元内部的各模块间是通过 ( ) 总线进行通信的。  
(A) WTB (B) MVB (C) 以太网 (D) CAN
178. CRH1 不同动力单元间的各网关是通过 ( ) 总线进行通信的。  
(A) WTB (B) MVB (C) 以太网 (D) CAN
179. CRH1 的 Mc1 动力车 A 架牵引电动机的冷却风机设置于车下 ( )。  
(A) U1 区 (B) U4 区 (C) U8 区 (D) U13 区
180. CRH1 的 M1 动力车 A 架牵引电动机的冷却风机设置于车下 ( )。  
(A) U1 区 (B) U4 区 (C) U8 区 (D) U13 区
181. CRH1 中 M1 动力车 B 架牵引电动机的冷却风机设置于车下 ( )。  
(A) U1 区 (B) U4 区 (C) U8 区 (D) U13 区
182. CRH1 的过渡车钩位于 ( )。  
(A) Mc 车底架 U13 区 (B) Mc 车底架 U11 区  
(C) Tp 车底架 U13 区 (D) Tp 车底架 U10 区
183. CRH1 的制动面板位于底架的 ( )。  
(A) U13 区 (B) U11 区 (C) U10 区 (D) U8 区
184. CRH1 自动车钩钩身伸出电磁阀是 ( ) 电磁阀。  
(A) V1 (B) V2 (C) V3 (D) V4
185. CRH1 自动车钩钩身缩回电磁阀是 ( ) 电磁阀。  
(A) V1 (B) V2 (C) V3 (D) V4
186. CRH1 自动车钩上导流罩的解锁电磁阀是 ( ) 电磁阀。  
(A) V5 (B) V6 (C) V7 (D) V8
187. CRH1 自动车钩下导流罩的解锁电磁阀是 ( ) 电磁阀。  
(A) V5 (B) V6 (C) V7 (D) V8
188. CRH1 自动车钩上导流罩的开、关电磁阀是 ( ) 电磁阀。  
(A) V5 (B) V6 (C) V7 (D) V8
189. CRH1 自动车钩下导流罩的开、关电磁阀是 ( ) 电磁阀。  
(A) V5 (B) V6 (C) V7 (D) V8
190. CRH1 自动车钩钩身解锁电磁阀是 ( ) 电磁阀。  
(A) V1 (B) V2 (C) V3 (D) V4
191. CRH1 网侧变流器在启动过程中对中间环节电容器进行了 ( ) 阶段的充电。  
(A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
192. 在 CRH1 中, 两台并联的四象限脉冲整流器模块 (LCM) 将单相 50 Hz 交流电转换为 ( ) 直流电压。  
(A) 1 550 V (B) 1 650 V (C) 1 750 V (D) 1 850 V