

TIELU ZHIYE JINENG JIANDING CANKAO CONGSHU

铁路职业技能鉴定参考丛书

机车调度员

铁道部人才服务中心组织编写



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

责任编辑：聂清立

铁路职业技能鉴定参考丛书

- | | |
|------------|------------|
| ★ 内燃机车钳工 | ★ 内燃机车司机 |
| ★ 电力机车钳工 | ★ 电力机车司机 |
| ★ 机车电工(内燃) | ★ 机车电工(电力) |
| ★ 车辆钳工 | ★ 车辆电工 |
| ★ 制动钳工 | ★ 发电车乘务员 |
| ★ 货车检车员 | ★ 客车检车员 |
| ★ 列车轴温检测员 | ★ 轮轴装修工 |
| ★ 电力线路工 | ★ 接触网工 |
| ★ 机车整备工 | ★ 机车检查保养员 |
| ★ 机车调度员 | ★ 救援起复工 |
| ★ 救援机械司机 | ★ 救援机械副司机 |
| ★ 动车组司机 | ★ 动车组机械师 |



中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

地址：北京市宣武区右安门西街8号
邮编：100054
网址：WWW.TDPRESS.COM

ISBN 978-7-113-09299-3



9 787113 092993 >

ISBN 978-7-113-09299-3/U · 2377

定 价：22.00 元

铁路职业技能鉴定参考丛书

机车调度员

铁道部人才服务中心组织编写

中国铁道出版社

2009年·北京

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,全书分为五大部分,包括高级练习题、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

机车调度员/铁道部人才服务中心组织编写. —北京:
中国铁道出版社, 2008. 10
(铁路职业技能鉴定参考丛书)
ISBN 978-7-113-09299-3

I. 机… II. 铁… III. 铁路行车—调度作业—职业技能鉴定—习题 IV. U292.4-44

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 161920 号

书 名: 铁路职业技能鉴定参考丛书
机车调度员
作 者: 铁道部人才服务中心组织编写

责任编辑: 聂清立 电话: (路) 021-73138 电子信箱: www.tdpress@126.com
责任校对: 张立华 (市) 010-51873138
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: 三河市华业印装厂

版 次: 2009 年 2 月第 1 版 2009 年 2 月第 1 次印刷

开 本: 787 mm × 1 092 mm 1/16 印张: 10.75 字数: 247 千

印 数: 1~6 000

书 号: ISBN 978-7-113-09299-3/U · 2377

定 价: 22.00 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、自测的必备用书,对各类职业学校师生也有重要的参考价值。

本书由北京铁路局主编,主要编写人员为:田言军、阮宝旺、刘文水等同志。賁海斌、闫永平等同志对本书的修改工作提出了宝贵的意见,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。

铁道部人才服务中心

目 录

第一部分 高级工

一、机车调度员高级练习题	1
(一) 选择题	1
(二) 判断题	20
二、机车调度员高级练习题参考答案	24
(一) 选择题	24
(二) 判断题	25

第二部分 技师

一、机车调度员技师练习题	26
(一) 填空题	26
(二) 选择题	33
(三) 判断题	37
(四) 简答题	42
(五) 计算题	43
(六) 论述题	44
(七) 绘图题	45
二、机车调度员技师练习题参考答案	46
(一) 填空题	46
(二) 选择题	47
(三) 判断题	48
(四) 简答题	48
(五) 计算题	54
(六) 论述题	57
(七) 绘图题	64

第三部分 高级技师

一、机车调度员高级技师练习题	66
(一) 填空题	66
(二) 选择题	73
(三) 判断题	79
(四) 简答题	83

(五) 计算题.....	85
(六) 论述题.....	86
(七) 绘图题.....	87
二、机车调度员高级技师练习题参考答案.....	88
(一) 填空题.....	88
(二) 选择题.....	89
(三) 判断题.....	90
(四) 简答题.....	90
(五) 计算题.....	98
(六) 论述题.....	100
(七) 绘图题.....	107

第四部分 共性规章类（适用本工种的所有等级）

一、共性规章类练习题.....	109
(一) 选择题.....	109
(二) 判断题.....	149
二、共性规章类练习题参考答案.....	157
(一) 选择题.....	157
(二) 判断题.....	158

第五部分 职业道德类（适用本工种的所有等级）

一、职业道德类练习题.....	160
(一) 选择题.....	160
(二) 判断题.....	162
二、职业道德类练习题参考答案.....	164
(一) 选择题.....	164
(二) 判断题.....	164

第一部分 高级工

一、机车调度员高级练习题

(一) 选择题

1. 电空制动控制器在重联位时 ()。
(A) 中继阀自锁 (B) 均衡风缸不能与制动管沟通
(C) 重联电空阀不得电 (D) 总风遮断阀开放
2. 电空制动控制器在重联位接通导线 ()。
(A) 806~807 (B) 811~821 (C) 800~808 (D) 800~803
3. 电空制动控制器在过充位时导线 () 有电。
(A) 803 和 805 (B) 803 和 806 (C) 803 和 809 (D) 811 和 821
4. 电空制动控制器在制动位时导线 () 有电。
(A) 805 和 807 (B) 806 和 807 (C) 806 和 808 (D) 803 和 806
5. 电空制动控制器在运转位时导线 () 有电。
(A) 803 和 806 (B) 803 和 809 (C) 803 和 805 (D) 806 和 808
6. 电空位操作运转位均衡风缸不充风的原因有 ()。
(A) 制动电空阀故障 (B) 压力开关 208 故障
(C) 缓解电空阀故障 (D) 压力开关 209 故障
7. CRH2 型动车组车轮直径为 ()。
(A) 650 mm (B) 860 mm (C) 1 035 mm (D) 1 150 mm
8. CRH2型动车组主电源为25 kV; (); 单相交流。
(A) 50 Hz (B) 75 Hz (C) 100 Hz (D) 125 Hz
9. 动车组按 () 方式分为内燃动车组和电力动车组。
(A) 牵引动力 (B) 动力配置 (C) 牵引力 (D) 动力性质
10. 要将选定的 Word 文字块从文档的一个位置复制到另一位置, 采用鼠标拖动时, 需按住 ()。
(A) Alt 键 (B) Shift 键 (C) Ctrl 键 (D) Enter 键
11. Word 中通过页面设置可进行 () 操作。
(A) 设置纸张大小 (B) 设置段落格式
(C) 设置分栏 (D) 设置行间距
12. DK-1 型制动机, 当电源失电时产生 ()。
(A) 自动保压 (B) 常用制动 (C) 自动充风 (D) 紧急制动
13. 电空位时, 均衡风缸压力受 () 控制。
(A) 空气制动阀 (B) 制动管 (C) 电空阀 (D) 作用管

14. 动车组按（ ）方式分为动力集中式动车组和动力分散式动车组。
(A) 牵引动力 (B) 动力配置 (C) 牵引力 (D) 动力性质
15. CRH2型200 km动车组采用（ ）修程。
(A) 3 级 (B) 4 级 (C) 5 级 (D) 6 级
16. CRH2型动车组牵引电机调速方式为（ ）。
(A) 定频变压 (B) 变频定压 (C) 定频定压 (D) 变频变压
17. 电空位时，空气制动阀缓解位沟通的通路是（ ）。
(A) 调压阀管与作用管 (B) 作用管与大气
(C) 均衡风缸与大气 (D) 排风 1 电空阀与大气
18. 电空位时，空气制动阀制动位沟通的通路是（ ）。
(A) 均衡风缸通大气 (B) 调压阀管与作用管
(C) 调压阀管与均衡风缸管 (D) 调压阀管与制动风缸管
19. 电空位操作时，运转位均衡风缸不充风的原因之一是（ ）。
(A) 过充电空阀故障 (B) 排风 1 电空阀故障
(C) 缓解电空故障 (D) 过充风缸漏风
20. DK-1 型电空制动机使用的电空阀是（ ）电空阀。
(A) 开式 (B) 闭式 (C) 开式和闭式 (D) 三通
21. 主频主要反映了计算机的（ ）。
(A) 运算速度 (B) 使用效率 (C) 处理能力 (D) 存储容量
22. 下列数中最大数是（ ）。
(A) 十进制 1024 (B) 八进制 327
(C) 十六进制 3FF (D) 二进制 11101110
23. 空气位时，空气制动阀在制动后的运转位，（ ）。
(A) 制动管不保压，制动缸保压 (B) 制动管与制动缸均保压
(C) 制动管与制动缸均不保压 (D) 均衡风缸充风
24. 空气位时，空气制动阀在中立位，（ ）。
(A) 调压阀管与均衡风缸管沟通 (B) 作用管通大气
(C) 各通路均被切断，单缓机车可下压手把完成 (D) 均衡风缸管通大气
25. 空气位时，均衡风缸的排风由（ ）完成。
(A) 制动电空阀 (B) 缓解和制动电空阀
(C) 空气制动阀 (D) 重联制动电空阀
26. DK-1 型制动机八步闸试验的第八步是（ ）的试验。
(A) 故障位性能 (B) 辅助性能
(C) 常用制动性能 (D) 紧急制动性能
27. 电空制动控制器制动后在中立位，均衡风缸继续减压至最大减压量的原因是（ ）。
(A) 二极管 262 V 故障 (B) 二极管 263 V 故障
(C) 二极管 264 V 故障 (D) 压力开关 208 故障
28. 完整的计算机系统应包括（ ）。
(A) 主机和操作系统 (B) 硬件设备和软件系统

- (C) CPU 和外部设备 (D) 主机和外部设备
29. 计算机硬件由运算器、()、存储器、输入/输出设备、总线五大部分组成。
(A) CPU (B) 显示器 (C) 控制器 (D) 主机
30. 中央处理器 (CPU) 主要是指 ()。
(A) 运算器和主存储器 (B) 运算器和控制器
(C) 控制器和主存储器 (D) 运算器、控制器和主存储器
31. 当排风 1 电空阀漏风时, ()。
(A) 电空位制动缸不保压 (B) 空气位制动缸不保压
(C) 电空位与空气位制动缸均不保压 (D) 制动缸不缓解
32. 109 型分配阀在制动位时, () 向容积室充风。
(A) 制动管的压力空气 (B) 工作风缸的压力空气
(C) 初制风缸的压力空气 (D) 总风缸的压力空气
33. 压力开关 209 动作后将断开导线 () 的通路, 均衡风缸不能补风。
(A) 807 和 827 (B) 807 与 800 (C) 808 与 800 (D) 822 与 800
34. 压力开关 208 在最大减压量时动作, 接通导线 ()。
(A) 808 和 800 (B) 808 和 806 (C) 808 和 809 (D) 807 与 800
35. 电动放风阀活塞下方是 () 的压力空气。
(A) 制动管 (B) 总风
(C) 调整后的总风 (D) 均衡风缸
36. CRH2 型 300 km 动车组采用 _____ 8 辆编组。
(A) 5 辆动车、3 辆拖车 (B) 4 辆动车、4 辆拖车
(C) 6 辆动车、2 辆拖车 (D) 3 辆动车、5 辆拖车
37. CRH2 型动车组由 4 号车或者 _____ 的受电弓进行受电。
(A) 2 号车 (B) 3 号车 (C) 5 号车 (D) 6 号车
38. CRH2 型动车组全车定员为 ()。
(A) 201 人 (B) 408 人 (C) 610 人 (D) 734 人
39. CRH2 型动车组牵引电动机的额定功率为 ()。
(A) 300 kW (B) 350 kW (C) 400 kW (D) 500 kW
40. CRH2 型动车组的整体重量为 ()。
(A) 403.6 t (B) 408.5 t (C) 411.5 t (D) 419.8 t
41. CRH2 型动车组根据需要配备了可同时使 () 编组进行整体运行的相关设备。
(A) 2 个 (B) 3 个 (C) 4 个 (D) 8 个
42. CRH2 型动车组编组里一等车为 () 车。
(A) 1 号 (B) 3 号 (C) 5 号 (D) 7 号
43. CRH2 型动车组车钩中心线高度为 ()。
(A) 746 mm (B) 890 mm (C) 1 000 mm (D) 1 435 mm
44. CRH2 型动车组 T1c 代表的是 ()。
(A) 拖车 (B) 动车 (C) 驾驶室车 (D) 一等车
45. 空气制动阀在运转位, 电空制动控制器在中立位会使 ()。
(A) 机车保压 (B) 车辆保压

- (C) 机车、车辆保压 (D) 机车车辆同时缓解
46. CRH2 型动车组营业运行速度为 ()。
- (A) 185 km/h (B) 200 km/h (C) 203 km/h (D) 205 km/h
47. CRH2 型动车组适应的轨距为 ()。
- (A) 1 037 mm (B) 1 210 mm (C) 1 353 mm (D) 1 435 mm
48. 二轴转向架固定轴距较小, () 通过能力比三轴转向架要好。
- (A) 曲线 (B) 上坡 (C) 下坡 (D) 隧道
49. 高速电力机车弹簧悬挂普遍采用 () 悬挂。
- (A) 一系 (B) 两系 (C) 板弹簧 (D) 圆弹簧
50. 机车最大运行速度超过 140~160 km/h, 就应该采用牵引电动机 () 悬挂。
- (A) 全 (B) 半 (C) 体 (D) 弹簧
51. 抱轴式悬挂一般适用于速度不超过 () 的客、货两用机车。
- (A) 90 km/h (B) 100 km/h (C) 120 km/h (D) 150 km/h
52. 架悬式悬挂就是将牵引电动机完全固定在 () 上。
- (A) 转向架 (B) 弹簧 (C) 牵引梁 (D) 车轴
53. 在额定磁场和各削弱磁场级位上正常运行时, 火花不应超过 ()。
- (A) 1 级 (B) 1/2 级 (C) 3/2 级 (D) 2 级
54. 电机旋转部分的离心力与 ()。
- (A) 转速的平方成正比 (B) 转速成正比
(C) 转速的平方成反比 (D) 转速成反比
55. 电阻制动线路制动时, 将牵引电动机接为 ()。
- (A) 串励 (B) 他励 (C) 自励 (D) 混励
56. 导线 801 与 800 能否得电是受空气制动阀 () 控制。
- (A) 作用柱塞的位置 (B) 转换柱塞的位置
(C) 定位柱塞的位置 (D) 单阀的位置
57. 电空制动控制器在制动位, 导线 808 和 800 只有在 () 时才能接通。
- (A) 均衡风缸减压至最大减压量 (B) 均衡风缸减压至最小减压量
(C) 压力开关 209 动作 (D) 均衡风缸减压至 80 kPa
58. 电流的方向规定为 () 的方向。
- (A) 正电荷运动 (B) 负电荷运动 (C) 正电压的方向 (D) 压降
59. 电流的大小用电流强度来衡量, 电流强度在数值上等于单位时间内通过导体横截面的 ()。
- (A) 正电荷 (B) 电量 (C) 负电荷 (D) 电压
60. 大小和方向都不随 () 变化的电流叫做稳恒电流, 简称为直流。
- (A) 电压 (B) 磁场 (C) 时间 (D) 电阻
61. 直流电的英文缩写为 (), 直流电流强度常用大写字母 I 表示。
- (A) AC (B) DC (C) V (D) IC
62. 交流电路中电流的真实方向随 () 不断地改变。
- (A) 电压大小 (B) 时间 (C) 电感 (D) 电容
63. 制动电空阀与排风 1 电空阀 ()。

- (A) 制动电空阀是得电排风, 排风 1 电空阀是失电排风
(B) 排风都是失电排风
(C) 制动电空阀是失电排风, 排风 1 电空阀是得电排风
(D) 都是得电排风
64. 电阻串联电路的等效电阻等于串联的各电阻之 ()。
(A) 积 (B) 和 (C) 差 (D) 倒数和
65. 电阻并联电路的等效电导等于并联各电阻的 ()。
(A) 电导之和 (B) 电阻之和 (C) 电阻的倒数和 (D) 电导之积
66. JZ-7 型空气制动机具有 () 特点。
(A) 阶段制动和阶段缓解 (B) 能阶段制动不能阶段缓解
(C) 不能阶段制动能阶段缓解 (D) 不自动保压
67. JZ-7 型空气制动机采用 () 式的分配阀。
(A) 二压力 (B) 三压力 (C) 四压力 (D) 二压力与三压力混合
68. JZ-7 型空气制动机设置均衡风缸的目的是不论 () 如何, 都能得到正确的减压量。
(A) 制动机型号 (B) 牵引列车的长度
(C) 制动缸的大小 (D) 自阀手柄位置
69. JZ-7 型空气制动机, 管座上装有 () 管。
(A) 7 根 (B) 8 根 (C) 9 根 (D) 11 根
70. 自阀的重联柱塞阀是连通或切断 () 的联系。
(A) 总风缸管与均衡风缸管 (B) 均衡风缸管与中均管
(C) 中继阀与分配阀 (D) 均衡风缸管与大气
71. JZ-7 型空气制动机在自阀紧急制动位时, 自阀放风阀能直接排出 () 内的压力空气, 以达到紧急制动的目的。
(A) 制动缸管 (B) 均衡风缸管 (C) 制动管 (D) 紧急风缸
72. 自阀手把在紧急制动位时, 自阀的重联柱塞阀使 () 连通。
(A) 总风缸管与撒砂管 (B) 制动管与大气
(C) 制动缸管与大气 (D) 总风缸管与 8a
73. 缓解柱塞的功用是控制 () 的充风或排风。
(A) 均衡风缸和过充风缸 (B) 遮断阀管通路 8A 和过充风缸
(C) 中均管 (D) 过充风缸管
74. JZ-7 型空气制动机的中继阀由双阀口式中继阀、()、管座三部分组成。
(A) 管路塞门 (B) 总风遮断阀 (C) 制动管 (D) 均衡风缸
75. JZ-7 型空气制动机中继阀管座上接有 () 管。
(A) 3 根 (B) 4 根 (C) 5 根 (D) 6 根
76. JZ-7 型空气制动机自阀的客货转换阀是控制 () 通路的机构。
(A) 均衡风缸管 (B) 总风遮断阀管 (C) 总风缸管 (D) 中继阀
77. JZ-7 型空气制动机自阀手柄在 () 时, 总风遮断阀的遮断阀口开启 (客货转换阀在货车位)。
(A) 运转位和过充位 (B) 制动区 (C) 只在运转位 (D) 取柄位

78. JZ-7 型空气制动机自阀手柄 () 时, 总风遮断阀的遮断阀口关闭 (客货转换阀在货车位)。

- (A) 在制动区 (B) 在取出位
(C) 在运转位 (D) 从制动区到紧急位

79. JZ-7 型空气制动机单独制动阀在全制动位时, 制动缸压力自 0 升到 280 kPa 的时间为 ()。

- (A) 1~2 s (B) 2~3 s (C) 4 s (D) 4~5 s

80. JZ-7 型空气制动机单独制动阀在全制动位后回运转位时, 制动缸压力自 300 kPa 降至 35 kPa 的时间为 ()。

- (A) 4 s (B) 5 s (C) <4 s (D) >4 s

81. JZ-7 型空气制动机分配阀附有 () 风缸。

- (A) 3 个 (B) 4 个 (C) 5 个 (D) 2 个

82. JZ-7 型空气制动机分配阀的主阀是根据制动管的压力变化, 控制 () 的压力变化。

- (A) 工作风缸 (B) 降压风缸 (C) 作用风缸 (D) 紧急风缸

83. JZ-7 型空气制动机分配阀的工作风缸充气阀, 控制 () 向工作风缸单向充气。

- (A) 制动管 (B) 总风缸 (C) 降压风缸 (D) 作用风缸

84. JZ-7 型空气制动机分配阀的常用限压阀, 在常用制动时限定 () 压力不超过 350 kPa (制动管定压 500 kPa)。

- (A) 制动缸 (B) 作用风缸 (C) 降压风缸 (D) 紧急风缸

85. JZ-7 型空气制动机分配阀的紧急限压阀, 紧急制动时限制 () 压力不超过 450 kPa。

- (A) 制动缸 (B) 作用风缸 (C) 降压风缸 (D) 紧急风缸

86. JZ-7 型空气制动机工作风缸和降压风缸的过充压力空气, 是由 () 清除。

- (A) 列车管 (B) 中继阀 (C) 副阀 (D) 主阀

87. JZ-7 型空气制动机机车分配阀能产生局减作用, 主要由 () 引起。

- (A) 副阀部 (B) 主阀部 (C) 紧急部 (D) 中继阀

88. JZ-7 型空气制动机分配阀保持阀的调整压力为 ()。

- (A) 180~240 kPa (B) 280~340 kPa (C) 300~400 kPa (D) 320~420 kPa

89. JZ-7 型空气制动机分配阀具有阶段缓解性能时, 转换盖板 ()。

- (A) 沟通一次缓解逆止回阀与副阀套 (B) 沟通局减止回阀与副阀套
(C) 沟通降压风缸与副阀套 (D) 无通路

90. JZ-7 型空气制动机分配阀具有一次缓解性能时, 转换盖板 ()。

- (A) 沟通工作风缸与制动管 (B) 沟通局减止回阀与副阀套
(C) 沟通降压风缸与副阀套 (D) 无通路

91. JZ-7 型空气制动机分配阀变向阀安装在 () 之间。

- (A) 两端单阀作用管 (B) 两端单独缓解管
(C) 单阀作用管变向阀与分配阀 (D) 单阀与分配阀

92. JZ-7 型空气制动机自阀过充后回运转位, 制动管的过充压力由 () 消除。

- (A) 中继阀的排风口 (B) 分配阀的排风口
(C) 作用阀的排风口 (D) 过充风缸排气孔
93. JZ-7 型空气制动机自阀紧急制动位时, 均衡风缸的减压量为 ()。
(A) 170 kPa (B) 210 kPa (C) 0 (D) 240~260 kPa
94. JZ-7 型空气制动机中继阀自锁的条件是 ()。
(A) 均衡风缸管→中均管 (B) 均衡风缸管→制动管
(C) 制动管→中均管 (D) 总风遮断阀口关闭
95. JZ-7 型空气制动机自阀制动位, 总风缸压力空气经 () 向 8 a 充气, 保证总风遮断阀呈关闭状态。
(A) 缓解柱塞阀 (B) 重联柱塞阀 (C) 调整阀 (D) 放风阀
96. JZ-7 型空气制动机单独制动时, 总风缸压力空气经 () 向单独作用管充气。
(A) 自阀调整阀 (B) 作用阀 (C) 单独调整阀 (D) 单缓柱塞阀
97. JZ-7 型空气制动机作用阀是 () 机构阀, 是机车产生制动的主要部件之一。
(A) 二压力 (B) 三压力 (C) 四压力 (D) 二、三压力混合
98. JZ-7 型空气制动机自阀手柄在 () 位置, 重联柱塞阀沟通均衡风缸→中均管。
(A) 前 2 (B) 前 3 (C) 前 4 (D) 前 5
99. JZ-7 型空气制动机自阀手柄在 () 位置, 重联柱塞阀沟通制动管→中均管。
(A) 前 2 (B) 前 4 (C) 取柄位和紧急制动位 (D) 过量减压位
100. JZ-7 型空气制动机自阀手柄在 () 位置, 缓解柱塞阀沟通, 过充管→大气。
(A) 过充位 (B) 前 4 (C) 后 4 (D) 后 5
101. JZ-7 型空气制动机 NPT5 型空气压缩机气阀开度 ()。
(A) 20~30 mm (B) 15~20 mm (C) 1.5~20 mm (D) 1.5~15 mm
102. JZ-7 型空气制动机双阀口式中继阀排风口排风不止, 自阀手把运转位, 将调整阀手轮全部松开, 制动管降压为零后停止排气, 为 () 漏泄。
(A) 供气部分 (B) 遮断阀部分 (C) 排气部分 (D) 调整阀
103. 自阀制动后, () 内漏和外漏都会使机车不制动或制动后自然缓解。
(A) 降压风缸 (B) 工作风缸 (C) 作用风缸 (D) 均衡风缸
104. JZ-7 型空气制动机工作风缸外漏是指工作风缸及管路内的压力空气漏入 ()。
(A) 制动管 (B) 大气 (C) 作用风缸 (D) 降压风缸
105. JZ-7 型空气制动机分配阀变向阀卡滞在单作管侧时 ()。
(A) 操纵端单阀制动有效 (B) 自阀制动有效
(C) 单、自阀制动均无效 (D) 自阀制动无效
106. JZ-7 型空气制动机单作管变向阀柱塞卡滞时 ()。
(A) 操纵端单阀制动无效 (B) 自阀制动无效
(C) 非操纵端单阀制动无效 (D) 单、自阀制动均无效
107. JZ-7 型空气制动机分配阀降压风缸泄漏时, 自阀制动后保压一段时间制动缸自然缓解, 工作风缸 ()。

(A) 压力不变 (B) 压力下降 (C) 压力上升 (D) 阶段下降

108. LKJ2000 型列车运行监控记录装置, 在运行过程中按压 () 键, 自动调整滞后或超前误差。

(A) 向前 (B) 向后 (C) 自动校正 (D) 调车

109. LKJ2000 型列车运行监控记录装置, 在速度为 () 时, 按压[调车]键, 进入或退出“调车”工作状态。

(A) 零 (B) 3 km/h (C) 5 km/h (D) 8 km/h

110. LKJ2000 型列车运行监控记录装置屏幕显示器主窗口, 以红色曲线方式显示当前区段的限制速度和前方 () 以内的线路限速情况。

(A) 2 000 m (B) 3 000 m (C) 4 000 m (D) 5 000 m

111. LKJ2000 型列车运行监控记录装置屏幕显示器主窗口, 以坐标(垂直线)的方式显示前方 () 以内所有站的站中心位置, 并用汉字标注对应车站的名称。

(A) 2 000 m (B) 3 000 m (C) 4 000 m (D) 5 000 m

112. 列车运行中, 监控装置距离显示区以不断递减的数据显示距下一架信号机的距离, 机车越过一架信号机瞬间显示的距离与机车实际位置的误差称为 ()。

(A) 过机误差 (B) 滞后误差 (C) 超前误差 (D) 操作误差

113. 列车运行中, 装置距离显示区在机车越过信号机时的显示仍有余值, 经过一段距离后才显示为零。这种零显示出现在信号机位置之后的误差称为 ()。

(A) 过机误差 (B) 滞后误差 (C) 超前误差 (D) 操作误差

114. 列车运行中, 装置距离显示区在机车距信号机还有一段距离时, 但距离显示值提前进入零显示。这种零显示出现在信号机之前的误差称为 ()。

(A) 过机误差 (B) 滞后误差 (C) 超前误差 (D) 操作误差

115. 在监控装置降级运行模式下, 如机车信号机显示停车信号(含白灯), 列车运行速度超过 () 时, 监控装置实施周期报警。

(A) 3 km/h (B) 5 km/h (C) 7 km/h (D) 8 km/h

116. 在监控装置降级运行模式下, 实施周期报警后, 司机在 () 内没有按压[警惕]键进行应答操作, 监控装置自动实施紧急制动。

(A) 5 s (B) 6 s (C) 7 s (D) 8 s

117. 列车运行监控记录装置机车速度控制模式为, 当列车运行速度达到列车限速值 + () 时实施报警。

(A) 2 km/h (B) 3 km/h (C) 4 km/h (D) 5 km/h

118. 列车运行监控记录装置机车速度控制模式为, 当列车运行速度达到列车限速值 + () 时解除牵引力。

(A) 2 km/h (B) 3 km/h (C) 4 km/h (D) 5 km/h

119. 列车运行监控记录装置机车速度控制模式为, 当列车运行速度达到列车限速值 + () 时实施常用制动。

(A) 2 km/h (B) 3 km/h (C) 4 km/h (D) 5 km/h

120. 列车运行监控记录装置机车速度控制模式为, 当列车运行速度达到列车限速值 + () 时实施紧急制动。

(A) 2 km/h (B) 3 km/h (C) 5 km/h (D) 8 km/h

121. 列车运行监控记录装置机车速度控制模式，对于道岔和临时施工引起的列车限速，特殊规定为，当列车运行速度达到（ ）时实施报警。
- (A) 列车限速值 (B) 列车限速值+1 km/h
(C) 列车限速值+2 km/h (D) 列车限速值+3 km/h
122. 列车运行监控记录装置机车速度控制模式，对于道岔和临时施工引起的列车限速，特殊规定为，当列车运行速度达到列车限速值+（ ）时解除牵引力。
- (A) 1 km/h (B) 2 km/h (C) 3 km/h (D) 4 km/h
123. 当机车动轮轮周上的切线力大于轮、轨间的黏着力时，车轮将产生（ ）。
- (A) 空转 (B) 滑行 (C) 制动 (D) 运行
124. 列车在通过曲线时产生的曲线阻力属于（ ）。
- (A) 基本阻力 (B) 附加阻力 (C) 运行阻力 (D) 起动阻力
125. 机车制动管减压时，机车制动缸压力等于制动管减压量的（ ）。
- (A) 2 倍 (B) 2.5 倍 (C) 3 倍 (D) 4 倍
126. 货物列车制动后速度降至（ ）以下时，不应缓解列车制动。
- (A) 10 km/h (B) 15 km/h (C) 20 km/h (D) 25 km/h
127. 重联位时中立电空阀不得电的原因为（ ）。
- (A) 264 V 二极管断路 (B) 263 V 二极管断路
(C) 260 V 二极管断路 (D) 260 V 二极管击穿
128. 《列车牵引计算规程》规定，机车单机不分类型，其紧急制动空走时间均按（ ）计算。
- (A) 4 s (B) 3 s (C) 2.5 s (D) 2 s
129. 轮周牵引力除去驱动机车本身的阻力消耗，实际作用在车钩上的牵引力称为（ ）。
- (A) 机车牵引力 (B) 指示牵引力 (C) 车钩牵引力 (D) 黏着牵引力
130. 防寒期为每年 11 月 15 日起至次年的（ ）止，各地区可根据当地每年的气温情况适当延长或缩短。
- (A) 2 月 15 日 (B) 3 月 12 日 (C) 3 月 15 日 (D) 3 月 20 日
131. 在防寒期柴油机加载时，水温不得低于规定温度。若提高柴油机空转转速加温时，空转转速一般不超过（ ）。
- (A) 600 r/min (B) 650 r/min (C) 700 r/min (D) 800 r/min
132. 在防寒期内燃机车运行中，柴油机油、水温度应控制在规定的范围内，停机时使油水温度降至（ ）。
- (A) 45~55 ℃ (B) 50~55 ℃ (C) 50~60 ℃ (D) 55~65 ℃
133. 在防寒期内燃机车运行中，柴油机油、水温度应控制在规定的范围内。因修理和其他原因需放水时，油水温度应在（ ）方可进行。
- (A) 45~55 ℃ (B) 50~55 ℃ (C) 50~60 ℃ (D) 55~65 ℃
134. 在防寒期应加强机车蓄电池的保养，经常检查蓄电池电解液密度、电压和液面高度，运用中电解液密度应保持在（ ）。
- (A) 1.22~1.23 g/cm³ (B) 1.24~1.25 g/cm³
(C) 1.26~1.27 g/cm³ (D) 1.28~1.29 g/cm³

135. 在机车蓄电池的使用和维护保养中, 蓄电池电解液密度不应低于 ()。
(A) 1.20 g/cm^3 (B) 1.21 g/cm^3 (C) 1.22 g/cm^3 (D) 1.23 g/cm^3
136. 在机车蓄电池的使用和维护保养中, 蓄电池电解液表面应高出防护板 ()。
(A) $10 \sim 12 \text{ mm}$ (B) $10 \sim 15 \text{ mm}$ (C) $12 \sim 18 \text{ mm}$ (D) $15 \sim 20 \text{ mm}$
137. 内燃机车启机时, 如遇柴油机转动但不发火, 应松开启动按钮找出原因并消除故障后再启动柴油机, 连续启动柴油机不得超过 ()。
(A) 1 次 (B) 2 次 (C) 3 次 (D) 4 次
138. 柴油机运转后, 必须经常注意起动发电机电压表和蓄电池充放电电流表的显示。蓄电池充放电电流表在柴油机刚启动后约为 ()。
(A) 20 A (B) 30 A (C) 40 A (D) $40 \sim 60 \text{ A}$
139. 柴油机运转后需停机时, 应等待蓄电池充电电流下降到 () 后方可停机, 以保证下次顺利启动柴油机。
(A) $10 \sim 20 \text{ A}$ (B) $20 \sim 30 \text{ A}$ (C) $30 \sim 40 \text{ A}$ (D) $40 \sim 60 \text{ A}$
140. 空气位时, 空气制动阀在缓解位, 分配阀主阀部呈 ()。
(A) 充气缓解位 (B) 初制动位 (C) 制动位 (D) 保压位
141. 出退勤时, 一班人要同行, 应走固定的 ()。
(A) 走行线路 (B) 走行地点 (C) 道心或枕木 (D) 标志线路
142. 在机车上或靠近机车工作时, 须处于 () 的地点。
(A) 无危险 (B) 安全牢固 (C) 可能变动位置 (D) 稳定
143. 空气位时, 空气制动阀在制动位, 分配阀主阀部呈 ()。
(A) 制动位 (B) 保压位 (C) 紧急制动位 (D) 充气缓解位
144. 摘钩时, 应按 () 程序操作。
(A) 一关前、二关后、三摘风管、四提钩
(B) 一关后、二关前、三摘风管、四提钩
(C) 一摘风管、二提钩、三关前、四关后
(D) 一摘风管、二提钩
145. 区间停车进行下部作业时, 夜间应将停车地点照明, 在坡道上必须实行 ()。
(A) 全列车制动 (B) 小闸制动 (C) 打止轮器 (D) 车辆制动
146. 空气位时, 空气制动阀在保压位, 分配阀主阀部呈 ()。
(A) 制动位 (B) 充气缓解位 (C) 保压位 (D) 中立位
147. 救援列车在电化区段作业时, 必须 () 并接地情况下方准进行。
(A) 通知电工 (B) 在接触网停电 (C) 设专人指挥 (D) 有调度命令
148. 凡进入电化区段的机车, 对危及乘务员人身安全可能造成触电危险的零部件, 都必须 ()。
(A) 拆除 (B) 进行加装改造 (C) 涂有警告标志 (D) 防护
149. () 统称为技术站。
(A) 编组站和区段站 (B) 编组站和中间站
(C) 区段站和中间站 (D) 编组站、区段站和中间站
150. 担当大量中转车流改编作业, 编组直达、直通和其他列车的车站为 ()。