

TIELU ZHIYE JINENG JIANDING CANKAO CONGSHU

铁路职业技能鉴定参考丛书

# 动车组司机

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 978-7-113-09481-2



9 787113 094812 >

ISBN 978-7-113-09481-2/U · 2399

定 价：27.00 元

铁路职业技能鉴定参考丛书

# 动车组司机

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的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

动车组司机/铁道部人才服务中心组织编写. —北京:  
中国铁道出版社, 2009.1  
(铁路职业技能鉴定参考丛书)  
ISBN 978-7-113-09481-2

I. 动… II. 铁… III. 动车—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 005258 号

书 名: 铁路职业技能鉴定参考丛书  
动车组司机  
作 者: 铁道部人才服务中心组织编写

---

责任编辑: 聂清立      电话: 021-73138      电子信箱: tdpres@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.tdpres.com>

印 刷: 三河市华丰印刷厂

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: 264 千

印 数: 1~4000 册

书 号: ISBN 978-7-113-09481-2/U · 2399

定 价: 27.00 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:赵军、杨德政、许秀杰、祝曦、时光等同志。汤军、李开旺、莫亦斌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。

铁道部人才服务中心

# 目 录

## 第一部分 高级工

|                  |    |
|------------------|----|
| 一、动车组司机高级练习题     | 1  |
| (一) 选择题          | 1  |
| (二) 判断题          | 29 |
| 二、动车组司机高级练习题参考答案 | 33 |
| (一) 选择题          | 33 |
| (二) 判断题          | 34 |

## 第二部分 技 师

|                  |    |
|------------------|----|
| 一、动车组司机技师练习题     | 35 |
| (一) 填空题          | 35 |
| (二) 选择题          | 39 |
| (三) 判断题          | 45 |
| (四) 简答题          | 49 |
| (五) 计算题          | 52 |
| (六) 论述题          | 53 |
| (七) 绘图题          | 54 |
| 二、动车组司机技师练习题参考答案 | 55 |
| (一) 填空题          | 55 |
| (二) 选择题          | 56 |
| (三) 判断题          | 56 |
| (四) 简答题          | 57 |
| (五) 计算题          | 63 |
| (六) 论述题          | 65 |
| (七) 绘图题          | 73 |

## 第三部分 高级技师

|                |    |
|----------------|----|
| 一、动车组司机高级技师练习题 | 77 |
| (一) 填空题        | 77 |
| (二) 选择题        | 81 |
| (三) 判断题        | 89 |
| (四) 简答题        | 94 |



|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| (五) 计算题.....                   | 95        |
| (六) 论述题.....                   | 96        |
| (七) 绘图题.....                   | 97        |
| <b>二、动车组司机高级技师练习题参考答案.....</b> | <b>98</b> |
| (一) 填空题.....                   | 98        |
| (二) 选择题.....                   | 99        |
| (三) 判断题.....                   | 99        |
| (四) 简答题.....                   | 100       |
| (五) 计算题.....                   | 105       |
| (六) 论述题.....                   | 106       |
| (七) 绘图题.....                   | 112       |

#### 第四部分 共性规章类（适用本工种的所有等级）

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| <b>一、共性规章类练习题.....</b>     | <b>115</b> |
| (一) 选择题.....               | 115        |
| (二) 判断题.....               | 146        |
| <b>二、共性规章类练习题参考答案.....</b> | <b>158</b> |
| (一) 选择题.....               | 158        |
| (二) 判断题.....               | 160        |

#### 第五部分 职业道德类（适用本工种的所有等级）

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| <b>一、职业道德类练习题.....</b>     | <b>161</b> |
| (一) 选择题.....               | 161        |
| (二) 判断题.....               | 163        |
| <b>二、职业道德类练习题参考答案.....</b> | <b>165</b> |
| (一) 选择题.....               | 165        |
| (二) 判断题.....               | 165        |

# 第一部分 高级工

## 一、动车组司机高级练习题

### (一) 选择题

1. 动车组与救援机车联挂前, 将主控钥匙插入, 制动手柄置运行位进行制动试验, 通过 MON 确认, 动车组 ( ) 的 BC 压力可以降为零。  
(A) 动车 (B) 拖车 (C) 头车 (D) 全车
2. 动车组与救援机车联挂前应将制动手柄置于 ( )。  
(A) 运行位 (B) B7 位 (C) 拔取位 (D) 关位
3. 动车组与救援机车联挂前, 应将 ( ) 装置 NFB 置于 ON, 接通制动指令转换器的电源。  
(A) 救援转换 (B) 机车电源 (C) 辅助制动 (D) 制动
4. 动车组与救援机车联挂后, 应确认设备箱内制动指令转换器的 ( )。  
(A) 设定 (B) 开启 (C) 关闭 (D) 运行
5. 动车组联挂前, 可操作 ( ) 开关打开头车的前端罩盖。  
(A) 恒速解除 (B) 联挂准备 (C) 强制进行 (D) 罩开强制合
6. 动车组与救援机车联挂前, 应先将 ( ) 安装在头车的密接车钩上, 确认锁销相互咬合状况。  
(A) 防护信号 (B) 密贴车钩 (C) 过渡车钩 (D) BP 管
7. 动车组与救援机车联挂前, 应目视确认动车组的 ( ) 受电弓均处于降下状态。  
(A) 两个 (B) 头车 (C) 前端 (D) 后端
8. 动车组与救援机车联挂时, 应先将救援机车停在距离动车组 ( ) 左右的位置。  
(A) 3 m (B) 5 m (C) 10 m (D) 15 m
9. 动车组与救援机车联挂前, 应确认机车的车钩大概处于轨道的 ( ) 位置。  
(A) 水平 (B) 垂直 (C) 中心 (D) 有效
10. 机车与动车组联挂时, 应以不超过 ( ) 的速度移动机车。  
(A) 1 km/h (B) 3 km/h (C) 5 km/h (D) 7 km/h
11. 动车组与机车联挂后, 应确认车钩中心高度差在 ( ) 以内, 并进行试拉, 确认连接是否正常。  
(A) 7.5 mm (B) 15 mm (C) 30 mm (D) 75 mm
12. 动车组与救援机车联挂后, 应将机车的列车管、总风管分别与动车组的 ( ) 橡胶软管对应连接。  
(A) BP、BC (B) AS、MR (C) BP、MR (D) BP、AS
13. 动车组救援时, 应连接 MR 管和 ( ) 管。



(A) LKJ      (B) BC      (C) AS      (D) BP

14. 动车组与救援机车联挂后,如动车组保留有足够的( )压力时,不需要打开“\*1【救援旁通】阀门”的操作,只需连接BP管,打开“\*2【救援】阀门”即可。

(A) AS      (B) MR      (C) BC      (D) EP

15. 动车组与救援机车联挂后缓解机车自阀,向动车组BP管提供( )的压力。

(A) 380 kPa      (B) 500 kPa      (C) 600 kPa      (D) 780 kPa

16. 动车组与救援机车联挂后,将动车组的制动手柄从“B7”位移至“运行”位,通过MON确认( )的BC压力为零。

(A) 动车      (B) 拖车      (C) 头车      (D) 全车

17. 动车组与救援机车联挂后,将动车组的制动手柄保持在( ),操作救援机车自阀,使BP压力从600 kPa减至430 kPa。

(A) B1位      (B) 运行位      (C) B7位      (D) 拔取位

18. 动车组与救援机车联挂后,将机车自阀置于“运转”位,使( )压力逐渐地从430 kPa上升至600 kPa。

(A) BP      (B) MR      (C) AS      (D) CF

19. 列车在区间运行遇接触网突然停电时,应立即( )并降弓。

(A) 制动停车      (B) 减速运行      (C) 惰力运行      (D) 通知车长

20. 列车在区间运行,司机发现接触网突然停电使列车停车后,应使用列车无线调度通信设备呼叫两端站、追踪列车、列车调度员,报告停车原因和( )。

(A) 处理情况      (B) 停车位置      (C) 事故概况      (D) 列车编组

21. 列车在区间运行遇接触网停电司机停车后,应按调度员的指示办理,指派车辆乘务人员在( )开来方向设置防护。

(A) 维修车      (B) 后续列车      (C) 救援列车      (D) 路用列车

22. 列车在区间遇接触网停电司机停车后,待接触网送电后,司机应( )充风至定压,汇报车站值班员和列车调度员,按其指示办理。

(A) 手动      (B) 启动辅助压缩机      (C) 启动压缩机      (D) 升弓

23. 列车在区间遇接触网停电停车后,待接触网送电开车前应进行制动试验,并通知车辆乘务人员( ),确认列车完整后,按规定开车。

(A) 撤除防溜措施      (B) 检查车辆状态      (C) 返回      (D) 记录

24. 区间有电而站内停电时,经列车调度员准许,可利用列车( )进站接车或通过。

(A) 惯性      (B) 减速      (C) 越过      (D) 引导

25. 区间有电而站内停电且当进站方向为上坡时,禁止采用降弓( )进站或通过。

(A) 惯性      (B) 减速      (C) 越过      (D) 引导

26. 接到“降弓滑行按信号显示进入或通过XX站”的调度命令后,司机在车站与区间接触网分段绝缘器前,保持规定( ),按进出站信号显示要求进站或通过。

(A) 速度      (B) 风压和速度      (C) 风压      (D) 电压

27. 接到“降弓滑行按信号显示进入或通过XX站”的调度命令后,司机在车站与区间接触网分段绝缘器前,按规定和进出站信号显示要求,( )滑行进站或通过。

(A) 减速      (B) 断VCB      (C) 降弓      (D) 回手柄

28. 运行中发现受电弓故障,应立即降弓,采取( )措施。

(A) 减速 (B) 滑行 (C) 紧急停车 (D) 惰力运行

29. 运行中发现受电弓故障停车后, 立即使用 ( ) 呼叫两端站、追踪列车、列车调度员, 报告停车原因和位置。

(A) 手机 (B) 列车无线调度通信设备  
(C) 车载电话 (D) 调度命令传输装置

30. 运行中发现受电弓故障停车后, 司机应 ( ) 车辆乘务人员确认受电弓状态。

(A) 指派 (B) 会同 (C) 协助 (D) 跟随

31. 运行中发现受电弓故障停车后, 经确认受电弓轻微刮坏未接地, 车辆乘务人员应对刮弓地点进行检查, 当接触网良好时, 应 ( )。

(A) 维持运行 (B) 换弓运行 (C) 降速运行 (D) 惰力运行

32. CRH2型EMU适用于我国电气化铁路的既有线和客运专线, 采用的是以200 km/h运行的 ( ) 型传动方式。

(A) 动力分散 (B) 动力集中 (C) 自动控制 (D) 再生制动

33. CRH2型动车组以 ( ), 共8辆车构成一个编组。

(A) 5动3拖 (B) 4动4拖 (C) 6动2拖 (D) 3动5拖

34. 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辆

35. 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

36. 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

37. CRH2型动车组全车定员为 ( )。

(A) 542人 (B) 580人 (C) 610人 (D) 620人

38. 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

39. CRH2型动车组车体全长为 ( )。

(A) 196.4 m (B) 201.4 m (C) 212.2 m (D) 217.5 m

40. CRH2型动车组适应的轨距为 ( )。

(A) 1 416 mm (B) 1 421 mm (C) 1 429 mm (D) 1 435 mm

41. CRH2型动车组车钩中心线高度为 ( )。

(A) 815 mm (B) 890 mm (C) 1 000 mm (D) 1 100 mm

42. CRH2型动车组车轮直径为 ( )。

(A) 650 mm (B) 860 mm (C) 1 035 mm (D) 1 150 mm

43. CRH2型动车组最高试验速度为 $\leq$  ( )。

(A) 200 km/h (B) 225 km/h (C) 250 km/h (D) 300 km/h

44. CRH2型动车组的头车长度为 ( )。

(A) 22 500 mm (B) 25 000 mm (C) 25 200 mm (D) 25 700 mm

45. CRH2型动车组车体最大宽度为 ( )。

(A) 3 250 mm (B) 3 380 mm (C) 3 530 mm (D) 3 700 mm

46. CRH2 型动车组车体最大高度为 ( )。
- (A) 3 700 mm (B) 3 900 mm (C) 4 100 mm (D) 4 400 mm
47. CRH2 型动车组中间车长度为 ( )。
- (A) 22 500 mm (B) 25 000 mm (C) 25 200 mm (D) 25 700 mm
48. CRH2 型动车组转向架中心距为 ( )。
- (A) 15 700 mm (B) 16 300 mm (C) 16 800 mm (D) 17 500 mm
49. CRH2 型动车组固定轴距为 ( )。
- (A) 2 100 mm (B) 2 300 mm (C) 2 500 mm (D) 2 700 mm
50. 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
51. 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
52. CRH2 型动车组车门处地板面高度为 ( )。
- (A) 1 100 mm (B) 1 200 mm (C) 1 300 mm (D) 1 500 mm
53. 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
54. CRH2 型动车组 7 号车定员为 ( )。
- (A) 51 人 (B) 55 人 (C) 64 人 (D) 85 人
55. CRH2 型动车组编组里整备重量最重的是 ( ) 车。
- (A) 1 号、8 号 (B) 7 号 (C) 5 号 (D) 2 号、6 号
56. CRH2 型动车组输出功率合计为 ( )。
- (A) 4 000 kW (B) 4 800 kW (C) 5 600 kW (D) 6 400 kW
57. 受电弓分别设置在 ( ) 车顶部。
- (A) 1 号、8 号 (B) 4 号、6 号  
(C) 2 号、7 号 (D) 3 号、7 号
58. CRH2 型动车组 ( ) 车均设置有厕所和盥洗间。
- (A) 1、3、5、7 号 (B) 2、3、6、7 号  
(C) 2、4、6、8 号 (D) 1、2、4、8 号
59. CRH2 型动车组餐饮区设置在 ( ) 车。
- (A) 2 号 (B) 5 号 (C) 6 号 (D) 7 号
60. CRH2 型动车组 ( ) 车为动车。
- (A) 1、2、7、8 号 (B) 3、4、5、6 号  
(C) 1、4、5、8 号 (D) 2、3、6、7 号
61. CRH2 型动车组 ( ) 车为拖车。
- (A) 1、2、7、8 号 (B) 3、4、5、6 号  
(C) 1、4、5、8 号 (D) 2、3、6、7 号
62. 动车组主体信号确认呼唤时机:出站、通过、预告信号不少于 ( )。
- (A) 600 m (B) 700 m (C) 800 m (D) 1 000 m
63. 车上配备有紧急用梯子, 过渡板, 灭火器, ( ) 按钮, 紧急报警按钮, 厕所紧急报警按钮。

(A) 火灾报警 (B) 空调 (C) 照明 (D) 开关车门

64. 紧急用梯子是在列车运行中无法( )时,在确认地面安全时,旅客从车辆下到地面时使用。

(A) 运行 (B) 停靠站台 (C) 停车 (D) 对标停车

65. 紧急用梯子应放置在( )车。

(A) 1号与8号 (B) 3号与7号 (C) 4号与6号 (D) 5号与7号

66. 过渡板是在列车无法( )时,旅客从车辆换乘至反向列车时使用,使用时须安装扶手。

(A) 对标停车 (B) 停靠站台 (C) 停车 (D) 移动

67. 过渡板放置在( )车的2位侧。

(A) 1号与8号 (B) 3号与7号 (C) 5号与7号 (D) 4号与6号

68. 每节车厢内前后设置有( )按钮和紧急报警按钮。

(A) 开关车门 (B) 照明 (C) 火灾报警 (D) 空调

69. 当按下火灾报警按钮后,在蜂鸣器报警的同时,( )和列车员室的显示器上也显示报警画面。

(A) 驾驶室 (B) 服务设备配电盘

(C) 卫生间 (D) 配电盘

70. 在坐式马桶厕所内设置有紧急报警按钮,按下按钮后,在蜂鸣器报警的同时,( )和列车员室的显示器上会显示报警画面。

(A) 卫生间 (B) 驾驶配电盘

(C) 驾驶室 (D) 服务设备配电盘

71. 动车组1号、8号车各设一个司机室,室内设有司机间和( )。

(A) 随车机师间 (B) 车长间 (C) 列车员室 (D) 卫生间

72. 司机室与客车车厢之间的隔墙上安装有( ),气密和环境控制条件与客车车厢相同。

(A) 自动门 (B) 通过门 (C) 司机室门 (D) 折叠门

73. 司机室两侧设有门,门上装有向( )开的带自动锁的车窗。

(A) 上方 (B) 下方 (C) 内方 (D) 外方

74. 动车组司机室后部的通过台,安装有座席2组,并有( )的空间。

(A) 活动 (B) 旅客 (C) 休息 (D) 搭载品

75. 动车组司机室前方安装有前照灯和( )。

(A) 标志灯 (B) 信号灯 (C) 照明灯 (D) 指示灯

76. 司机操纵台下的地板上安装有脚踏式( )。

(A) 撒砂阀 (B) 风笛阀 (C) 制动阀 (D) 缓解阀

77. 司机室前面车窗采用透明的安全玻璃,附带有电动刮雨器、( )及遮阳装置,并安装有防雾导电膜。

(A) 加湿器 (B) 清洁剂 (C) 加热器 (D) 检测温度器

78. CRH2型动车组牵引手柄设置( )。

(A) P1~P10挡 (B) P0~P10挡

(C) P1~P12挡 (D) P0~P12挡

79. 换向手柄设定动车组的运行方向，分为（ ）。  
 (A) 1 挡 (B) 2 挡 (C) 3 挡 (D) 4 挡
80. 制动手柄设定制动力的大小，共有（ ）位置。  
 (A) 7 个 (B) 8 个 (C) 9 个 (D) 10 个
81. 司机室操纵台上设置的紧急复位按钮作用是复位（ ）。  
 (A) 紧急制动 (B) 电器故障 (C) 设备故障 (D) 行车安全装备
82. 运行中速度达到（ ）以上时才能使用恒速。  
 (A) 15 km/h (B) 20 km/h (C) 30 km/h (D) 35 km/h
83. 运行中牵引手柄放置在（ ）以上时才能使用恒速。  
 (A) P1 级 (B) P2 级 (C) P5 级 (D) P10 级
84. 当动车组尚未具备升弓合主断条件时，司机室显示灯（ ）点亮。  
 (A) 准备未完 (B) 电器设备 (C) 紧急制动 (D) 设备切除
85. 当动车组某一电气设备被切除时，司机室显示灯（ ）点亮。  
 (A) 电器设备 (B) 设备切除 (C) 准备未完 (D) 关车门安全
86. 司机室的“单元显示灯 4”在（ ）车动力单元工作不正常时点亮。  
 (A) 1~4 号 (B) 4~7 号 (C) 5~8 号 (D) 13~16 号
87. 紧急制动动作且（ ）时，紧急制动红灯点亮。  
 (A) 未复位 (B) 制动手柄未在运行位  
 (C) 未缓解 (D) 制动手柄未在快速位
88. 动车组每个司机室设有（ ）止轮器。  
 (A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
89. 动车组每个司机室设有（ ）灭火器。  
 (A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
90. 司机室侧门装有膨胀性密封橡胶，密封橡胶充风压紧车门，可保持高速行驶中车辆的（ ）。  
 (A) 气密性 (B) 安全性 (C) 低噪声 (D) 保温性
91. 司机室室内侧下方有（ ）阀门，操作此阀门可对门气密橡胶进行充排风。  
 (A) 总风 (B) 侧气密 (C) 安全 (D) 紧急
92. 开司机室门时先将车门钥匙插入钥匙孔，旋转（ ）打开司机室门锁。  
 (A) 45° (B) 60° (C) 90° (D) 180°
93. 打开司机室门锁后，推开外侧手柄推杆，将手伸进开口部分，（ ）手柄打开司机室门。  
 (A) 向左推 (B) 向右推 (C) 向上推 (D) 向下压
94. 关门时，将锁扣顺时针旋转（ ）走出车外，使用埋头把手将车门关闭，即可自动上锁。  
 (A) 45° (B) 60° (C) 90° (D) 180°
95. 头车通过台与司机室通过台之间安装有端门，门上设有滚珠碰锁及（ ）。  
 (A) 暗锁 (B) 明锁 (C) 电磁锁 (D) 电子锁
96. 司机室侧设有镜子，为确保安全还设置有带反光膜的透明有机玻璃（ ）。  
 (A) 警告牌 (B) 标志牌 (C) 观察窗 (D) 反光镜

97. 司机室空调用于调整司机室的温度, 司机室空调与车厢空调系统( )。
- (A) 相对独立 (B) 独立运行 (C) 相互利用 (D) 联合使用
98. 司机室暖气开关分为关、弱、( )、强挡。
- (A) 连续 (B) 中 (C) 自动 (D) 加强
99. 司机室制冷开关通过温度与风量设定旋钮调节, 共设置了( )。
- (A) 1挡 (B) 2挡 (C) 3挡 (D) 4挡
100. 司机室天花板上设置了( ) 出风口, 由车厢的空调装置提供送风。
- (A) 2处 (B) 3处 (C) 4处 (D) 5处
101. 在司机室乘务员出入口设有循环空气的( ), 由车厢的换气装置进行换气。
- (A) 出风口 (B) 回风口 (C) 调节装置 (D) 开关
102. 司机室内装设了4盏日光灯, 其中( ) 是应急灯。
- (A) 1盏 (B) 2盏 (C) 3盏 (D) 4盏
103. 夜间上车操作前, 应先将( ) 打开, 再操作。
- (A) 信号灯 (B) 标志灯 (C) 前照灯 (D) 应急灯
104. 在司机室靠前方玻璃上部位置的( ) 两边设置了射灯。
- (A) 左右 (B) 前后 (C) 上下 (D) 内外
105. 动车组在起动状态时, 前照灯就会( )。
- (A) 自动亮一盏 (B) 自动打开 (C) 自动闪烁 (D) 自动减光
106. 动车组在起动状态时, 制动手柄解锁侧车头灯点亮, 反向车头为( ) 标志灯。
- (A) 白色 (B) 蓝色 (C) 红色 (D) 黄色
107. 驾驶座( ) 的面板上有前部标识灯减光开关, 能够进行前照灯减光操作。
- (A) 上方 (B) 后侧 (C) 右侧 (D) 左侧
108. 在车头罩内装设了车内压力释放阀, 当速度达到( ) 时, 车内压力释放阀关闭, 车内开始保持气密。
- (A) 5 km/h (B) 15 km/h (C) 30 km/h (D) 45 km/h
109. 在车头罩内装设了车内压力释放阀。当速度降到( ) 时, 车内压力释放阀打开, 将车内的压力变为与大气压相同, 以避免对侧开门的开闭带来影响。
- (A) 5 km/h (B) 10 km/h (C) 25 km/h (D) 28 km/h
110. 为了防止司机室前方挡风玻璃产生雾气, 装设了加热丝式( )。
- (A) 加热器 (B) 加湿器 (C) 加速器 (D) 减速器
111. 在机械图中, 用( ) 表示零件可见部分的轮廓线。
- (A) 粗实线 (B) 虚线 (C) 点划线 (D) 细实线
112. 导体感应电动势( )。
- (A) 与切割磁力线的导体有效长度  $L$  成正比  
(B) 与切割磁力线的导体有效长度  $L$  无关  
(C) 与切割磁力线的导体的运动速度  $v$  成反比。  
(D) 与磁场的磁通密度  $B$  的大小成反比。
113. 三相交流电机采用星形接法时, 线电压与相电压的关系是( )。
- (A)  $U_{\text{线}}=U_{\text{相}}$  (B)  $U_{\text{线}}\approx 1.732U_{\text{相}}$   
(C)  $U_{\text{相}}\approx 1.736U_{\text{线}}$  (D)  $U_{\text{相}}=\sqrt{2}U_{\text{线}}$

114. 在一个周期内只通过半个周期交流电, 这样的整流方式为 ( )。
- (A) 半波整流 (B) 全波整流 (C) 桥式整流 (D) 电桥电路
115. 直流发电机励磁绕组与电枢绕组不相连, 励磁电流由另外独立电源供电, 这样的发电机为 ( )。
- (A) 并励发电机 (B) 他励发电机  
(C) 串励发电机 (D) 复励发电机
116. 当回路中电流增大时, 其产生的磁通也相应增加, 此时自感电动势与回路电流方向 ( )。
- (A) 相反 (B) 相同 (C) 不可判断 (D) 不产生变化
117. 金属材料在外力作用下发生变形, 当外力解除后, 变形消失恢复原来形状的性能称为金属材料的 ( )。
- (A) 强度 (B) 弹性 (C) 塑性 (D) 刚性
118. 电器的触头系统属于电器的 ( )。
- (A) 感测机械 (B) 执行机构 (C) 保护机械 (D) 控制电器
119. 熔断器属于一种 ( ) 电器。
- (A) 开关 (B) 保护 (C) 控制 (D) 调解
120. 动车组主体信号确认呼唤时机: 信号表示器不少于 ( )。
- (A) 400 m (B) 600 m (C) 200 m (D) 300 m
121. 动车组遇注意警惕运行手比姿势为 ( )。
- (A) 拢拳伸拇指 (B) 单臂拢拳曲伸  
(C) 拢拳伸拇指和小指 (D) 上下摇动
122. 蓄电池的液面高度不够时, 应添加 ( )。
- (A) 电解液 (B) 蒸馏水 (C) 自来水 (D) 矿泉水
123. 一般电机轴承的加油量应占轴承空间的 ( ) 为宜。
- (A) 1/3 (B) 1/2 (C) 2/3 (D) 2/4
124. 旅客列车需解锁对标时, 速度必须在 ( ) 以下, 距出站信号机距离在 150 m 以内, 司机按压一次【解锁】键, 方可靠标停车。
- (A) 20 km/h (B) 15 km/h (C) 10 km/h (D) 40 km/h
125. 电器触头的磨损, 主要是 ( )。
- (A) 机械磨损 (B) 化学磨损 (C) 电磨损 (D) 空气磨损
126. 温度降低时, 润滑油的黏度 ( )。
- (A) 变大 (B) 变小 (C) 不变 (D) 变化不大
127. 动力制动包括 ( )、再生制动和液力制动。
- (A) 盘形制动 (B) 电阻制动 (C) 磁轨制动 (D) 涡流制动
128. 闸瓦作用于车轮踏面上或闸片作用于制动盘上的压力称为 ( )。
- (A) 绝对压力 (B) 制动压力 (C) 制动力 (D) 空气压力
129. 作用在制动缸活塞上的压缩空气推动活塞, 由活塞杆传出的力称为 ( )。
- (A) 闸瓦压力 (B) 制动力 (C) 制动原力 (D) 绝对压力
130. 当列车在运行中施行制动时, 从制动开始到全列车闸瓦压力突然同时以最大压力压紧车轮的假定瞬间, 这段时间称为 ( )。



- (A) 制动时间 (B) 制动空走时间  
(C) 有效制动时间 (D) 空走距离
131. 空走距离是按空走时间内列车作 ( ) 运行计算。  
(A) 加速 (B) 减速 (C) 等速 (D) 快速
132. 列车在中间站停留时, 货物列车应 ( ) 停车。  
(A) 减速 (B) 保压 (C) 缓解 (D) 减压后缓解
133. 列车操纵示意图应根据担当区段的使用机型、( ) 以及线路纵断面情况, 安全、合理的操纵方法绘制。  
(A) 车辆类型 (B) 牵引重量 (C) 牵引定数 (D) 列车换长
134. 列车起动时的基本阻力和正常运行时相比 ( )。  
(A) 差不多 (B) 大得多 (C) 小得多 (D) 没有变化
135. 制动管定压为 500 kPa 时, 最大有效减压量为 ( )。  
(A) 140 kPa (B) 150 kPa (C) 170 kPa (D) 160 kPa
136. 为防止空转, 通过道岔群时提手柄不要过急过快, 遇有空转预兆时立即 ( )。  
(A) 撒砂 (B) 提高牵引力 (C) 降低牵引力 (D) 采取制动措施
137. 制动空走时间与机车牵引的车辆数、( ) 以及制动初期列车所处的线路纵断面等情况有关。  
(A) 制动方式 (B) 制动管减压量  
(C) 制动管定压 (D) 制动过程
138. 制动空走距离与制动空走时间和 ( ) 有关。  
(A) 列车制动初速 (B) 制动距离  
(C) 列车换算制动率 (D) 列车管减压量
139. 列车低速运行时, 基本阻力中 ( ) 占有较大比例。  
(A) 轴承摩擦 (B) 轮轨间的滑动摩擦  
(C) 空气阻力 (D) 轮轨间的滚动摩擦
140. 列车高速运行时, 基本阻力主要为 ( )。  
(A) 轴承摩擦 (B) 冲击振动 (C) 空气阻力 (D) 附加阻力
141. 遇有大风天气运行时所增加的阻力属于 ( ) 阻力。  
(A) 基本 (B) 附加 (C) 车辆 (D) 曲线
142. 旅客列车起动后在通过道岔时, 全列车不得超过道岔侧向限制速度, 并保持一定牵引力, 使列车 ( ) 通过道岔。  
(A) 加速 (B) 减速 (C) 匀速 (D) 控速
143. 列车在长大下坡道施行周期性空气制动时, 其缓解速度要满足 ( ), 确保下一次制动时有足够的制动力。  
(A) 充风时间 (B) 制动时间 (C) 缓解时间 (D) 过充时间
144. 用压力空气作为动力并用空气压力的变化来操纵的制动机, 叫做 ( )。  
(A) 电空制动机 (B) 真空制动机 (C) 空气制动机 (D) 手动制动机
145. 电空制动机是用 ( ) 来控制制动装置的制动、保压和缓解作用。  
(A) 电 (B) 大气 (C) 压力空气 (D) 人力
146. 采用防滑器的车辆可以选取 ( ) 的制动率, 以提高其制动力。

(A) 较低 (B) 较高 (C) 不变 (D) 瞬间变化

147. ( ) 在调车作业时,用以调速或停车,提高调车效率,保证调车作业安全。

(A) 空气制动机 (B) 电空制动机 (C) 手制动机 (D) 车辆制动机

148. 在制动距离确定、牵引定数确定的情况下,制动功率取决于列车制动时平均( ) 的值。

(A) 加速度 (B) 减速度 (C) 速度 (D) 恒速

149. 当旅客列车编组较短时,为了能方便地调节制动力,应采用有( ) 的制动机为宜。

(A) 阶段作用 (B) 一次缓解作用 (C) 一次制动 (D) 阶段缓解

150. 当车列或车辆停在有坡道的线路上时,用( ) 可以防止其发生溜走。

(A) 手制动机 (B) 蓄能制动器 (C) 弹簧止轮器 (D) 盘形制动

151. 在 CTCS-2 级区段,正常情况下列控车载设备直接自动控制列车通过慢行地点时,司机应( ) 列车运行速度,必要时采取干预的减速措施。

(A) 监视 (B) 密切注视 (C) 观察 (D) 注意

152. 当机车信号突变时,监控装置提示“信号突变,7,6,5,4,3,2,1”,在确认地面信号开放后,必须在( ) 内按显示器【解锁】键,否则监控装置将发出紧急制动命令。

(A) 3 s (B) 7 s (C) 10 s (D) 12 s

153. 在防超模式中,实际速度低于限制速度( ) 时报警。

(A) 1 km/h (B) 3 km/h (C) 5 km/h (D) 2 km/h

154. 在防超模式中,实际速度等于限制速度时( ) 。

(A) 卸载 (B) 常用制动 (C) 卸载和常用制动 (D) 紧急制动

155. 在防超模式中,实际速度大于限制速度( ) 时紧急制动。

(A) 1 km/h (B) 3 km/h (C) 5 km/h (D) 7 km/h

156. 在防冒模式中,实际速度低于限制速度( ) 时报警。

(A) 5 km/h (B) 8 km/h (C) 10 km/h (D) 15 km/h

157. 监控装置开机的一次性记录项目有( ) 。

(A) 车次 (B) 机车号 (C) 司机号 (D) 辆数

158. 监控装置输入参数的一次性记录项目有( ) 。

(A) 机车轮径 (B) 机型 (C) 车站号 (D) 机车号

159. 监控装置在( ) 可进行正常按键操作。

(A) 无权端 (B) 有权端 (C) I 端 (D) II 端

160. 监控装置在( ) 只能进行参数显示操作,不能修改。

(A) 无权端 (B) 有权端 (C) I 端 (D) II 端

161. 段管线采用对称道岔,道岔号不得小于( ) 。

(A) 6 号 (B) 7 号 (C) 8 号 (D) 9 号

162. 监控装置设预留安全距离为 20 m,紧急制动时的速度为 80 km/h,那么停车后的安全距离是( ) 。

(A) 50 m (B) 60 m (C) 70 m (D) 55 m

163. ( ) 是铁路运输部门的大事,是安全工作的重中之重。

(A) 行车安全 (B) 运输效率 (C) 行车组织 (D) 文明生产