

TIELU ZHIYE JINENG JIANDING CANKAO CONGSHU

铁路职业技能鉴定参考丛书

内燃机车司机

铁道部人才服务中心组织编写



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁路职业技能鉴定参考丛书

一、职业道德类练习题参考答案

职业道德是铁路职工在职业活动中应遵循的行为准则。它不仅是铁路职工必须具备的基本素质，也是铁路事业健康发展的基础。本书旨在帮助铁路职工了解职业道德的基本要求，提高职业道德水平，为铁路事业做出更大的贡献。

内燃机车司机

铁道部人才服务中心组织编写

电子邮箱: info@138.com

电话: (路) 021-7138

责任编辑: 李立

(市) 010 21873138

封面设计: 陈永山

责任校对: 张永华

责任印制: 张永华

出版发行: 中国铁道出版社 (100024, 北京市宣武区白夹厂胡同8号)

网址: <http://www.tdpress.com>

地址: 北京市丰台区右安门内大街17号

次: 2008年12月第1版 2008年12月第1次印刷

本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 10.75 字数: 264千

号: ISBN 958-7-113-09325-8/01 · 5329

价: 24.00元

中国铁道出版社

地址: 北京市丰台区右安门内大街17号 (发行部) 27170 (发行部)

电话: (010) 63246204 电传: (010) 63246204 邮编: 100024

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

内燃机车司机/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 978-7-113-09252-8

I. 内… II. 铁… III. 内燃机车—驾驶员—职业技能鉴定—习题 IV. U268.48-44

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 158682 号

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

责任编辑: 聂清立 电话: (路) 021-73138 电子信箱: tdpress@126.com
封面设计: 陈东山 (市) 010-51873138
责任校对: 张玉华
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: 2008年12月第1版 2008年12月第1次印刷

开 本: 787 mm × 1 092 mm 1/16 印张: 10.75 字数: 264 千

书 号: ISBN 978-7-113-09252-8/U · 2359

定 价: 24.00 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:贺建忠、李建全、陆晓辉等同志。郑全、李根效、沈桂成、俞伟、张文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。

目 录

第一部分 高级工

一、内燃机车司机高级练习题	1
(一) 选择题	1
(二) 判断题	25
二、内燃机车司机高级练习题参考答案	28
(一) 选择题	28
(二) 判断题	29

第二部分 技 师

一、内燃机车司机技师练习题	30
(一) 填空题	30
(二) 选择题	36
(三) 判断题	39
(四) 简答题	40
(五) 计算题	42
(六) 论述题	44
(七) 绘图题	45
二、内燃机车司机技师练习题参考答案	46
(一) 填空题	46
(二) 选择题	47
(三) 判断题	47
(四) 简答题	48
(五) 计算题	55
(六) 论述题	58
(七) 绘图题	68

第三部分 高级技师

一、内燃机车司机高级技师练习题	71
(一) 填空题	71
(二) 选择题	78
(三) 判断题	81
(四) 简答题	83

(五) 计算题.....	85
(六) 论述题.....	86
(七) 绘图题.....	87
二、内燃机车司机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.....	89
(四) 简答题.....	90
(五) 计算题.....	97
(六) 论述题.....	100
(七) 绘图题.....	106

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.....	110
(一) 选择题.....	110
(二) 判断题.....	151
二、共性规章类练习题参考答案.....	158
(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)

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

第一部分 高级工

一、内燃机车司机高级练习题

(一) 选择题

1. 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
2. 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
3. 当自阀手柄置于紧急制动位时, 列车管的压力空气首先通过 () 迅速向大气排风, 从而达到紧急制动的目的。
(A) 自阀调整阀 (B) 分配阀紧急部
(C) 自阀放风阀 (D) 分配阀紧急部与放风阀同时动作
4. JZ-7 型空气制动机分配阀的 (), 当列车管减压量大或降压至零时, 能使降压风缸空气压力保持在 280~340 kPa 之间。
(A) 充气阀 (B) 一次缓解逆流止回阀
(C) 转换盖板 (D) 保持阀
5. 二极管阳极与阴极间的电压和流过二极管的电流之间的关系称为 () 特性。
(A) 单向 (B) 电压 (C) 伏安 (D) 电流
6. 晶闸管有 P、N、P、N 四层结构, () PN 结。
(A) 2 个 (B) 3 个 (C) 4 个 (D) 5 个
7. 常用限压阀由限压状态自动转换为正常状态是通过紧急限压阀的 () 进行的。
(A) 缓解 (B) 限压
(C) 制动 (D) 其他
8. 自阀常用制动区, 列车管的减压量是由 () 来决定的。
(A) 中继阀 (B) 工作风缸 (C) 作用风缸 (D) 均衡风缸
9. 不控整流就是 () 不受控制信号调节的整流变换。
(A) 输入电压 (B) 输出电压 (C) 输入电流 (D) 输出电流
10. 当自阀手柄置于过充位、运转位时, 调整阀处于充气状态。此时, 调整阀凸轮得到一个相应的升程, 推动调整阀柱塞左移, 压缩供气阀弹簧, 供气阀的开放是通过 () 的移动而实现的。
(A) 调整阀座 (B) 供气阀 (C) 排气阀 (D) 调整阀柱塞
11. 如果将分配阀 () 上的第一缩口风堵、第二缩口风堵错装, 则常用制动最大减压时引起非常制动。

(A) 主阀部 (B) 副阀部 (C) 紧急部 (D) 充气阀

12. 自阀手柄在运转位, 均衡风缸与列车管均达不到定压, 但手柄在制动区保压良好, 其原因为 ()。

(A) 自阀调整阀弹簧调整压力不足 (B) 自阀中继阀总风塞门关闭
(C) 均衡风缸大漏或其排水塞门开放 (D) 自阀调整部供气阀卡死

13. 在单相半控桥式整流电路中, 把二极管换成 (), 就组成了单相桥式全控整流电路。

(A) 晶闸管 (B) 三极管 (C) 稳压二极管 (D) 电源

14. 电磁型继电器, 线圈和铁芯构成的磁系统是 () 机构。

(A) 测量 (B) 比较 (C) 执行 (D) 作用

15. 继电器为保证大电流分断能力, 静接点下采用 (), 以使电弧拉长熄灭。

(A) 永磁钢 (B) 铸铁 (C) 铜 (D) 合金铝

16. 风压继电器为 () 继电器。

(A) 机械式 (B) 电磁式 (C) 时间式 (D) 电流式

17. 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

18. 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

19. JZ-7 型空气制动机分配阀局减时, 列车管内的一部分压力空气由 () 排入大气。

(A) 充气阀 (B) 保持阀 (C) 一次缓解逆流止回阀 (D) 转换盖板

20. 自阀手柄在紧急制动位时, 总风经由分配阀主阀供气阀口、常用限压阀、紧急限压阀向 () 充气。

(A) 工作风缸 (B) 降压风缸 (C) 作用风缸 (D) 制动缸

21. JZ-7 型空气制动机分配阀主阀大模板活塞上侧通向 ()。

(A) 作用风缸 (B) 工作风缸 (C) 列车管 (D) 主阀排气口

22. 自阀实施常用制动时, 紧急风缸内的压力空气由紧急阀体上的 () 排向大气。

(A) 第一缩口风堵 (B) 第二缩口风堵 (C) 充气限制堵 (D) 紧急部排风口

23. 当机车速度达到 120 km/h 时, 抱轴式悬挂的牵引电动机电枢表面的动力加速度可达 ()。

(A) 15 g (B) 20 g (C) 25 g (D) 30 g

24. 脉流牵引电动机经常起动、制动, 此时电流可达额定电流的 ()。

(A) 一倍 (B) 两倍 (C) 三倍 (D) 四倍

25. 电刷边缘全部或大部分有强烈的火花为 ()。

(A) 1 级 (B) 1/2 级 (C) 2 级 (D) 3 级

26. 电刷的整个边缘有强烈的火花, 同时有大火花飞出为 ()。

(A) 1 级 (B) 1/2 级 (C) 2 级 (D) 3 级

27. 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

28. 在其他情况下 (如短时冲击负载) 运行时, 火花不应超过 ()。

(A) 1 级 (B) 3/2 级 (C) 2 级 (D) 3 级

29. JZ-7 型空气制动机风源系统的调压器是将()内的空气压力信号转换成为电器信号。

(A) 列车管 (B) 总风缸 (C) 制动缸管 (D) 均衡风缸

30. 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

31. 进入冬季时, 机车蓄电池电解液密度应及时调整为()。

(A) 1.20~1.22 (B) 1.24~1.25
(C) 1.26~1.27 (D) 1.28~1.30

32. 转换开关每个转鼓各有()工作位置。

(A) 一个 (B) 两个 (C) 三个 (D) 四个

33. JZ-7 型空气制动机分配阀副阀膜板右侧为()压力空气。

(A) 降压风缸 (B) 列车管 (C) 工作风缸 (D) 作用风缸

34. 牵引电动机处于静止状态下, 通过大电流的时间不得超过()。

(A) 10 s (B) 15 s (C) 20 s (D) 25 s

35. 牵引电动机刷盒与换向器表面的距离为()。

(A) 1.0~1.2 mm (B) 1.5~2.2 mm
(C) 2.5~3.2 mm (D) 1.5~3.2 mm

36. 轮缘外侧与水平面成()角, 称为轮缘角。

(A) 45° (B) 55° (C) 65° (D) 70°

37. 保持阀的功用是将降压风缸的压力空气保持在()。

(A) 340~360 kPa (B) 280~340 kPa
(C) 420~450 kPa (D) 300 kPa

38. JZ-7 型空气制动机分配阀当作用风缸的压力下降到()时, 充气阀呈缓解位。

(A) 350 kPa (B) 240 kPa (C) 420~450 kPa (D) 24 kPa

39. 晶闸管具有()电极。

(A) 2 个 (B) 3 个 (C) 4 个 (D) 5 个

40. 电路是由一些()按一定方式组合起来, 以实现某一特定功能的电流的通路。

(A) 电阻 (B) 电机 (C) 电容 (D) 电气设备或器件

41. 电荷()的运动称为电流。

(A) 有方向 (B) 有规则 (C) 无规律 (D) 漂移

42. 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

43. 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

44. 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

45. 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
46. 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
47. () 作功的功率称为电功率, 简称功率。
(A) 电流 (B) 电压 (C) 电动势 (D) 电场力
48. 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
49. 电阻并联电路的等效电导等于并联电阻的 ()。
(A) 电导之和 (B) 电阻之和 (C) 电阻的倒数和 (D) 电导之积
50. 电容元件充电时极板上的电荷 ()。
(A) 增多 (B) 减少 (C) 不变 (D) 骤然增加
51. 在直流电路中电容元件相当于 ()。
(A) 断路 (B) 开路 (C) 短路 (D) 负载
52. JZ-7 型空气制动机系统中, () 与作用阀管座相连接。
(A) 总风缸管 (B) 列车管 (C) 均衡风缸管 (D) 工作风缸管
53. JZ-7 型空气制动机作用阀的供气阀上方通 ()。
(A) 作用管 (B) 总风管 (C) 工作风缸管 (D) 制动缸管
54. 电容滤波器只适用于 () 较小的场合。
(A) 负载 (B) 负载电压 (C) 电源 (D) 负载电流
55. 分配阀在缓解充气位时, () 的压力排零。
(A) 降压风缸 (B) 工作风缸 (C) 作用风缸 (D) 过充风缸
56. 当电流增加时, 电感线圈产生 (), 同时将一部分电能转化为磁场能量。
(A) 自感电动势阻止电流的减少 (B) 自感电动势阻止电流的增加
(C) 互感电动势阻止电流的增加 (D) 自感电动势阻止电压的增加
57. 晶体三极管是具有 () 作用的半导体器件。
(A) 缩小 (B) 放大 (C) 滤波 (D) 计算
58. 三极管的核心是 () 互相联系的 PN 结。
(A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
59. 三极管内部结构分为三个区, 引出电极发射极的代号为 ()。
(A) a (B) b (C) c (D) e
60. JZ-7 型空气制动机分配阀主阀大模板活塞下侧通向 ()。
(A) 作用风缸 (B) 工作风缸 (C) 列车管 (D) 大气
61. 自阀手柄由过充位移到运转位时, () 内的过充压力由紧急放风阀充气限制堵塞逆流到列车管消除。
(A) 作用风缸 (B) 工作风缸 (C) 紧急风缸 (D) 降压风缸
62. 三极管放大电路实质上是一种 () 转换。
(A) 电流 (B) 电压 (C) 能量 (D) 电荷
63. 自阀制动后, 工作风缸压力正常, 机车制动缸压力随列车管漏泄而 ()。
(A) 降低 (B) 增高 (C) 略有降低 (D) 不变

64. 当分配阀副阀部充气阀膜板破裂时, 因为 () 不能增压, 故机车不起制动作用。
- (A) 制动缸 (B) 工作风缸 (C) 作用风缸 (D) 降压风缸
65. 自阀手柄在最大减压位与过量减压位的区别在于 () 移动量不同。
- (A) 调整阀柱塞 (B) 重联柱塞阀柱塞 (C) 缓解柱塞阀柱塞 (D) 客货转换阀柱塞
66. 机车担当机务段所在站的相邻两个区段的牵引任务, 机车除在折返段整备外, 每次返回机务段所在站时, 都入段进行技术作业的方式叫 () 运转方式。
- (A) 半肩回式 (B) 肩回式 (C) 循环式 (D) 环行
67. 电工指示仪表的特点是将被测量转换为仪表可动部分的 (), 并通过指示器直接显示出被测量的大小, 故又称为直读式仪表。
- (A) 电量 (B) 磁量 (C) 动能 (D) 机械偏转角
68. 电工指示仪表准确度等级分为: 0.1、0.2、0.5、1.0、1.5、2.5、() 共七级。
- (A) 3.0 (B) 3.5 (C) 4.5 (D) 5.0
69. 作用阀在制动位时, 总风缸压力空气经供气阀口向制动缸和 () 充气。
- (A) 作用鞣鞣模板上方 (B) 作用鞣鞣模板下方 (C) 作用风缸 (D) 限压阀
70. JZ-7 型空气制动机分配阀副阀在初制动时, 可使列车管局部减压 ()。
- (A) 5~15 kPa (B) 25~35 kPa (C) 35~45 kPa (D) 50 kPa
71. 使用电流表时要将电流表 () 接入被测电路。
- (A) 串联 (B) 并联 (C) 混联 (D) 固定
72. 测量较高电压电路的电流时, 电流表应串联接在被测电路中的 () 端。
- (A) 低电压 (B) 高电压 (C) 低电位 (D) 高电位
73. 使用电压表时要将电压表与被测电路 ()。
- (A) 串联 (B) 并联 (C) 混联 (D) 固定
74. 使用直流电流表和电压表时, 要注意使被测电流从仪表的 (), 以避免指针反转而损坏仪表。
- (A) “0” 端流进, “-” 端流出 (B) “+” 端流进, “-” 端流出 (C) “+” 端流进, “0” 端流出 (D) “-” 端流进, “+” 端流出
75. 在使用万用表之前要进行 () 调零。
- (A) 电子 (B) 机械 (C) 电压 (D) 电阻
76. 使用万用表在测量电阻之前, 还要进行 () 调零。
- (A) 伏特 (B) 欧姆 (C) 安培 (D) 瓦特
77. 用数字式万用表测量二极管时, 显示 () 表示二极管内部开路。
- (A) 000 (B) 1 (C) 0.150~0.300 V (D) 0.550~0.700 V
78. 用数字式万用表测量二极管时, 显示 () 表示二极管被击穿。
- (A) 000 (B) 1 (C) 0.150~0.300 V (D) 0.550~0.700 V
79. 用数字式万用表测量直流电流时, 量程开关拨至 () 范围内的合适挡。
- (A) “DCV” (B) “DCA” (C) “ACA” (D) “ACV”
80. 用数字式万用表测量电阻时, 量程开关拨至 () 范围内合适挡, 红表笔插在

“V·Ω”插孔。

- (A) “ACA” (B) “Ω” (C) “DCV” (D) “kΩ”

81. 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

82. 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

83. JZ-7 型空气制动机设置均衡风缸的目的是不论()如何,都能做到正确掌握减压量的目的。

- (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

84. 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

85. 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

86. 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

87. 自阀手柄在紧急制动位时,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

88. 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

89. 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

90. 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

91. 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

92. 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

93. 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) 只在制动区 (B) 只在取出位
(C) 运转位 (D) 从制动区到紧急位

94. 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

95. 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

96. 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

97. 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

98. JZ-7 型空气制动机分配阀的工作风缸充气止回阀, 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

99. JZ-7 型空气制动机分配阀的常用限压阀, 在常用制动时直接限定 () 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

100. JZ-7 型空气制动机分配阀的紧急限压阀, 紧急制动时直接限制 () 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

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

- (A) 列车管 (B) 中继阀 (C) 副阀 (D) 主阀

102. 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

103. 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

104. 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

105. 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

106. JZ-7 型空气制动机分配阀变向阀装在 () 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) 单阀与分配法

107. 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

108. 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

109. 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
110. JZ-7 型空气制动机自阀制动位, 总风缸压力空气经 () 向 8a 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
111. 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
112. 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) 三压力 (D) 二、三压力混合
113. 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
114. 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
115. 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
116. 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
117. 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
118. 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
119. 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
120. 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
121. JZ-7 型空气制动机单作管变向阀柱塞卡滞在操纵端侧时 ()。
- (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
122. 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
123. JZ-7 型空气制动 NPT5 型空气压缩机工作时, 机油油压应为 ()。

- (A) 300~500 kPa (B) 150~250 kPa
(C) 250~350 kPa (D) 300~400 kPa
124. JZ-7 型空气制动机自阀由过充位回运转位, 如过充压力消除超过 () 时, 就会产生自然制动。
(A) 10 kPa/min (B) 15 kPa/min (C) 20 kPa/min (D) 25 kPa/min
125. 装有 B 型切换阀的 JZ-7 型空气制动机, 其 B 型切换阀属于 () 构造。
(A) 二压力 (B) 三压力 (C) 四压力 (D) 二压力与三压力混合
126. 装有 B 型切换阀的 JZ-7 型空气制动机, 切换阀的动作是受制动管、() 和作用风缸三者压力差来支配。
(A) 降压风缸 (B) 工作风缸 (C) 均衡风缸 (D) 大气
127. 装有 B 型切换阀的 JZ-7 型空气制动机, 切换阀设有上下模板, 上下模板面积比为 ()。
(A) 1:1 (B) 1:1.5 (C) 1:2 (D) 1:2.5
128. 装有 B 型切换阀的 JZ-7 型空气制动机, 常用制动时, 机车制动缸的压力等于 ()。
(A) 制动管减压量的 1.5 倍 (B) 制动管减压量的 2.5 倍
(C) 制动管的减压量 (D) 制动管减压量的 0.5 倍
129. 装有 B 型切换阀的 JZ-7 型空气制动机, 常用制动时, 机车制动缸初升压时间与未安装切换阀的相比较 ()。
(A) 无变化 (B) 滞后 1~2 s (C) 提前 1~2 s (D) 滞后 3 s
130. 装有 B 型切换阀的 JZ-7 型空气制动机, 紧急制动时, 机车制动缸升压时间与未安装切换阀的相比较 ()。
(A) 不受影响 (B) 滞后 1~2 s (C) 提前 1~2 s (D) 滞后 3 s
131. 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
132. 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
133. 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
134. 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
135. 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
136. 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

137. 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

138. 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

139. 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

140. 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

141. 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

142. 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

143. 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

144. 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慢行引起的列车限速, 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

145. 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慢行引起的列车限速, 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

146. 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

147. 列车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) 起动力

148. 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

149. 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

150. 电器在工作中, 就电器的发热而言, 接通电源后连续工作到发热稳定的工作制, 称为 ()。

(A) 短期工作制 (B) 间断工作制

(C) 长期工作制 (D) 连续工作制

151. 在电器触头开断或闭合过程中, 允许有电流通过的称为 ()。
- (A) 有载开闭 (B) 有压开闭 (C) 无载开闭 (D) 间断开闭
152. 直流电机的 () 是为了消除电枢反应影响, 改善电机换向而设置的。
- (A) 整流子 (B) 换向极 (C) 电枢绕组 (D) 主极绕组
153. JZ-7 型制动机分配阀 () 的作用, 是再制动时, 防止局减室内压力空气向制动管逆流而引起自然制动。
- (A) 一次缓解逆流止回阀 (B) 局减止回阀
(C) 工作风缸充气止回阀 (D) 转换盖板
154. JZ-7 型制动机分配阀 () 的作用, 是当转换盖板一次缓解位, 制动后进行缓解, 制动管刚开始增压时, 工作风缸内压力空气经此阀较大通路向制动管逆流。
- (A) 一次缓解逆流止回阀 (B) 局减止回阀
(C) 工作风缸充气止回阀 (D) 转换盖板
155. 《列车牵引计算规程》规定: 机车单机不分类别, 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
156. 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
157. 电机火花等级达到 () 时, 电刷边缘全部或大部分有强烈的火花。换向器上有黑痕, 用汽油不能擦除, 同时电刷上有灼痕。电机不允许在这种情况下长期运行。
- (A) 1 级 (B) 1/2 级 (C) 2 级 (D) 3 级
158. 电机火花等级达到 () 时, 电刷边缘全部或大部分有轻微的火花。换向器上有黑痕, 用汽油可擦去, 同时在电刷上有轻微的灼痕。
- (A) 1 级 (B) 1/2 级 (C) 2 级 (D) 3 级
159. 电机火花等级达到 () 时, 在电刷的整个边缘有强烈的火花, 同时有大火花飞出。换向器上严重发黑, 用汽油不能擦除, 而且电刷有烧焦和破坏。
- (A) 1 级 (B) 1/2 级 (C) 2 级 (D) 3 级
160. 油脂在加热蒸发后接触火焰而产生短促闪火时的最低温度称为油脂的 ()。
- (A) 闪点 (B) 燃点 (C) 凝固点 (D) 酸值
161. 保证电器的机械强度、导电、导磁性以及介质的绝缘性不受损害的最高温度称为 ()。
- (A) 温升 (B) 允许温升 (C) 最高允许温度 (D) 温度
162. 牵引电动机正负电刷之间被强烈的大电弧所短路的现象称为 ()。
- (A) 环火 (B) 飞弧 (C) 放炮 (D) 接地
163. () 就是对机车出发前进行的检查、保养、维修及供应油、水、砂等项工作的总称。使其达到《铁路技术管理规程》规定的技术状态。
- (A) 整备作业 (B) 机车检查 (C) 机车辅修 (D) 交班作业
164. 机车运用中, 对机械间、走廊巡视的主要方法是: 眼看、()、鼻嗅。
- (A) 手检 (B) 耳听 (C) 锤检 (D) 手触