

TIELU ZHIYE JINENG JIANDING CANKAO CONGSHU

铁路职业技能鉴定参考丛书

轮轴装修工

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：王明容

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 978-7-113-09590-1



9 787113 095901 >

ISBN 978-7-113-09590-1/U · 2424

定 价：39.00 元

铁路职业技能鉴定参考丛书

轮轴装修工

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,全书分为七大部分,包括初级工练习题、中级工练习题、高级工练习题、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

轮轴装修工/铁道部人才服务中心组织编写. —北京:中国铁道出版社, 2009.3
(铁道职业技能鉴定参考丛书)

ISBN 978-7-113-09590-1

I. 轮… II. 铁… III. 机车—轮轴—装配(机械)—
职业技能鉴定—习题 IV. U260.331-44

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 014711 号

铁路职业技能鉴定参考丛书

书 名: 轮轴装修工

作 者: 铁道部人才服务中心组织编写

责任编辑: 王明容

电话: 51873138

电子信箱: tdpres@126.com

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.tdpres.com>

印 刷: 三河市华丰印刷厂

版 次: 2009年3月第1版 2009年3月第1次印刷

开 本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 16.75 字数: 412千

书 号: ISBN 978-7-113-09590-1/U·2424

定 价: 39.00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。

本书由上海铁路局主编，主要编写人员为：郭泽兵、荣发龙等同志。魏斯平、何立华、王协华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 初 级 工

一、轮轴装修工初级练习题	1
(一) 选择题	1
(二) 判断题	45
二、轮轴装修工初级练习题参考答案	53
(一) 选择题	53
(二) 判断题	55

第二部分 中 级 工

一、轮轴装修工中级练习题	57
(一) 选择题	57
(二) 判断题	99
二、轮轴装修工中级练习题参考答案	107
(一) 选择题	107
(二) 判断题	109

第三部分 高 级 工

一、轮轴装修工高级练习题	111
(一) 填空题	111
(二) 选择题	117
(三) 判断题	127
(四) 简答题	133
(五) 计算题	135
(六) 论述题	135
(七) 绘图题	136
二、轮轴装修工高级练习题参考答案	137
(一) 填空题	137
(二) 选择题	138
(三) 判断题	139
(四) 简答题	139
(五) 计算题	145
(六) 论述题	146
(七) 绘图题	154

第四部分 技 师

一、轮轴装修工技师练习题	155
(一) 填空题	155
(二) 选择题	161
(三) 判断题	172
(四) 简答题	178
(五) 计算题	180
(六) 论述题	180
(七) 绘图题	181
二、轮轴装修工技师练习题参考答案	182
(一) 填空题	182
(二) 选择题	183
(三) 判断题	184
(四) 简答题	184
(五) 计算题	191
(六) 论述题	191
(七) 绘图题	198

第五部分 高级技师

一、轮轴装修工高级技师练习题	201
(一) 填空题	201
(二) 选择题	207
(三) 判断题	216
(四) 简答题	222
(五) 计算题	224
(六) 论述题	224
(七) 绘图题	225
二、轮轴装修工高级技师练习题参考答案	226
(一) 填空题	226
(二) 选择题	227
(三) 判断题	228
(四) 简答题	228
(五) 计算题	236
(六) 论述题	237
(七) 绘图题	244

第六部分 共性规章类 (适用本工种的所有等级)

一、共性规章类练习题	246
(一) 选择题	246

(二) 判断题.....	250
二、共性规章类练习题参考答案.....	252
(一) 选择题.....	252
(二) 判断题.....	252

第七部分 职业道德类（适用本工种的所有等级）

一、职业道德类练习题.....	253
(一) 选择题.....	253
(二) 判断题.....	255
二、职业道德类练习题参考答案.....	258
(一) 选择题.....	258
(二) 判断题.....	258

第一部分 初 级 工

一、轮轴装修工初级练习题

(一) 选择题

1. 《铁路客车轮对和滚动轴承轴箱组装及检修规则》适用于车辆段的客车检修工作,对构造速度 () 的客车轮对、轴承和轴箱装置的组装及检修。
(A) $\leq 200 \text{ km/h}$ (B) $< 200 \text{ km/h}$ (C) $< 180 \text{ km/h}$ (D) $< 160 \text{ km/h}$
2. 客车轮对检修分为厂 (A4) 修和 () 修。
(A) 段 (A1) (B) 段 (A2) (C) 段 (A2, A3) (D) 段 (A3)
3. 装用在 () 速度级客车的国产普通轴承, 自装车之日起, 运行里程 80 万 km (或使用时间 2.5 年) 内, 发现轴承材质缺陷等制造质量问题或造成的行车事故, 由制造单位负责。
(A) 120 km/h (B) 120 km/h (C) $< 140 \text{ km/h}$ (D) $< 160 \text{ km/h}$
4. 装用在 $\leq 140 \text{ km/h}$ 速度级客车的国产提速轴承, 自装车之日起, 运行里程 80 万 km (或使用时间 () 内, 发现轴承材质缺陷等制造质量问题或造成的行车事故, 由制造单位负责。
(A) 2 年 (B) 2.5 年 (C) 3 年 (D) 3.5 年
5. 装用在 $\geq 140 \text{ km/h}$ 速度级客车的进口轴承, 自装车之日起, 运行里程 () (或使用时间 4 年) 内, 发现轴承材质缺陷等制造质量问题或造成的行车事故, 由制造单位负责。
(A) 80 万 km (B) 85 万 km (C) 90 万 km (D) 95 万 km
6. 客车轮对在组装后的 1 个 () 周期内, 须保证轮毂、盘毂不松动, 轮座、盘座不折损。
(A) 段 (A2) 修 (B) 段 (A3) 修 (C) 厂 (A3) 修 (D) 厂 (A4) 修
7. 轮对轴箱装置自组装之日起, 在一个 () 期内, 由于组装原因而造成的质量问题或行车事故, 由组装单位负责。
(A) 段 (A1) 修 (B) 段 (A2) 修 (C) 段 (A3) 修 (D) 段 (A4) 修
8. 全密封双列圆锥滚子轴承轮对轴箱装置自压装之日起, 在一个 () 修期内, 由于压装原因而造成的质量问题或行车事故, 由压装单位负责。
(A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4
9. 经过段 (A2, A3) 修的轴承自装车之日起, 须保证在一个段 () 修期内不发生检修质量问题。
(A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4
10. 经过检修的客车圆锥滚子轴承自装车之日起, 须保证在一个 () 修期内不发生

检修质量问题。

- (A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4

11. 经过段(A2, A3)修的轴箱装置自装车之日起, 须保证在一个段()修期内不发生检修质量问题。

- (A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4

12. 圆锥滚子轴承轮对轴箱装置 A3 修后, 自装车之日起须保证在一个()修期内不发生检修、组装质量问题。

- (A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4

13. 圆锥滚子轴承轮对轴箱装置 A3 修后, 压装须保证在一个()修期内不发生质量问题。

- (A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4

14. 车轴的使用时间计算到月, 使用起始时间以()为准。

- (A) 车轴制造时间 (B) 轮对第一次组装时间
(C) 轮对第二次组装时间 (D) 轮对最后一次组装时间

15. 客车车轴使用时间未达到 25 年, 剩余时间 > 12 个月时, 可继续装车使用 1 个()。

- (A) 辅(A1 修) (B) 段(A3 修) (C) 厂(A4 修) (D) 段(A2 修)

16. 客车车轴剩余使用时间()时报废。

- (A) ≤ 12 个月 (B) < 12 个月 (C) ≤ 6 个月 (D) < 6 个月

17. 车轴使用时间满(), 发现车轴上有裂纹时报废。

- (A) 18 年 (B) 20 年 (C) 22 年 (D) 25 年

18. 车轴使用时间满(), 轮对需解体时车轴报废。

- (A) 18 年 (B) 20 年 (C) 22 年 (D) 25 年

19. 国产客车普通轴承运行达 240 万 km 或使用时间达()时报废。

- (A) 8 年 (B) 10 年 (C) 12 年 (D) 15 年

20. 国产客车提速轴承运行里程达()或使用时间达 10 年者。

- (A) 200 万 km (B) 220 万 km (C) 240 万 km (D) 280 万 km

21. 进口客车轴承运行里程达()者或使用时间达 10 年者。

- (A) 200 万 km (B) 220 万 km (C) 240 万 km (D) 280 万 km

22. 轮对第一次组装时间达到或超过(), 或剩余组装保质期不足一个段(A2)修时, 每次实行段(A2)修及以上修程时, 须对车轴施行全轴超声波穿透探伤检查。

- (A) 3 年 (B) 4 年 (C) 5 年 (D) 6 年

23. 轮对第一次组装时间达到或超过 4 年, 或剩余组装保质期不足一个()修时, 每次实行段(A2)修及以上修程时, 须对车轴的轮座镶入部、盘座镶入部施行超声波探伤检查。

- (A) 段(A1) (B) 段(A2) (C) 段(A3) (D) 段(A4)

24. 圆锥滚子轴承轮对施行()级修程时, 轮座镶入部可不进行超声波探伤检查。

- (A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4

25. 轮对第一次组装时间达到或超过 4 年, 或剩余组装保质期不足一个段(A2)修时, 每次实行()修及以上修程时, 如不退轴承内圈时, 须对车轴的轴颈卸荷槽部位施行超声波探伤检查。

- (A) 段 (A2) (B) 段 (A3) (C) 厂 (A3) (D) 厂 (A4)
26. 轮对组装后须对 ()、盘座镶入部施行超声波探伤检查。
(A) 轴颈卸荷槽 (B) 轮座 (C) 车轴 (D) 轴身
27. 车辆颠覆或脱轨时, 须对全车轮对车轴施行全轴超声波穿透探伤检查和对轮座镶入部、() 施行超声波探伤检查。
(A) 轴颈卸荷槽 (B) 车轴 (C) 盘座镶入部 (D) 轴身
28. 大于 () 速度的客车轮对组装及 A2、A3 修和 A4 修时, 须对轮辋进行超声波探伤检查。
(A) 100 km/h (B) 120 km/h (C) 140 km/h (D) 160 km/h
29. 客车运用中更换下来的轮对, 一律按 () 级修程进行检修。
(A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4
30. 做过 A3 修的轮对可装用在 A2 修的客车上, 运行到客车做 A3 修时, 该轮对须按 () 修标准进行检修。
(A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4
31. 客车 A2 修轮对不能装用在 () 修客车上。
(A) A1 (B) A2 (C) A3 (D) A4
32. 客车轮对拼修是以旧车轮、旧制动盘、旧车轴按 () 技术标准组装的轮对。
(A) 辅 (A1) 修 (B) 段 (A2) 修 (C) 段 (A3) 修 (D) 厂 (A4) 修
33. 客车轮对换轴是以旧车轮和新车轴按 () 技术标准组装的轮对。
(A) 辅 (A1) 修 (B) 段 (A2) 修 (C) 段 (A3) 修 (D) 厂 (A4) 修
34. 客车轮对换轮是以新车轮和旧车轴按 () 技术标准组装的轮对。
(A) 辅 (A1) 修 (B) 段 (A2) 修 (C) 段 (A3) 修 (D) 厂 (A4) 修
35. 客车轮对换盘是以旧车轴和新制动盘按 () 技术标准组装的轮对。
(A) 辅 (A1) 修 (B) 段 (A2) 修 (C) 段 (A3) 修 (D) 厂 (A4) 修
36. 轮对须以同型号的车轴和车轮相组装, 当车轮与车轴型号不同时, 轮对型号以 () 型号为准。
(A) 车轴 (B) 车轮 (C) 轴承 (D) 制动盘
37. 客车轮对组装时, 最高运行速度 $v \leq 120 \text{ km/h}$ 时, 向同一车轴上组装的两个辗钢车轮轮辋宽度差须 ()。
(A) $\leq 2 \text{ mm}$ (B) $\leq 3 \text{ mm}$ (C) $\leq 4 \text{ mm}$ (D) $\leq 5 \text{ mm}$
38. 客车轮对组装时, 最高运行速度 $120 \text{ km/h} < v \leq 160 \text{ km/h}$ 时, 向同一车轴上组装的两个辗钢车轮轮辋宽度差须 ()。
(A) $\leq 2 \text{ mm}$ (B) $\leq 3 \text{ mm}$ (C) $\leq 4 \text{ mm}$ (D) $\leq 5 \text{ mm}$
39. 客车轮对组装时, 最高运行速度 $160 \text{ km/h} < v < 200 \text{ km/h}$ 时, 向同一车轴上组装的两个辗钢车轮轮辋宽度差须 ()。
(A) $\leq 2 \text{ mm}$ (B) $\leq 3 \text{ mm}$ (C) $\leq 4 \text{ mm}$ (D) $\leq 5 \text{ mm}$
40. 轮对组装时, 轮毂孔 (盘毂孔) 及轮座 (盘座) 须在相同环境温度下同温 () 后进行测量、选配和组装。
(A) 5 h (B) 6 h (C) 7 h (D) 8 h
41. 轮座与轮毂孔采取过盈配合, 配合过盈量按轮座直径的 () 执行。

- (A) 0.5%~1.5% (B) 0.8%~1.2% (C) 0.8%~1.5% (D) 0.5%~1.2%
42. 四方机车车辆厂制造的制动盘与盘座组装时, 盘座与盘毂孔过盈量为 (A) 。
- (A) 0.14~0.17 mm (B) 0.12~0.20 mm
(C) 0.14~0.22 mm (D) 0.15~0.25 mm
43. 戚墅堰机车车辆工艺研究所制造的制动盘与盘座组装时, 盘座与盘毂孔过盈量为 (A) 。
- (A) 0.14~0.17 mm (B) 0.12~0.20 mm
(C) 0.14~0.22 mm (D) 0.15~0.25 mm
44. 铁科院机辆所制造的制动盘与盘座组装时, 盘座与盘毂孔过盈量为 (A) 。
- (A) 0.14~0.17 mm (B) 0.12~0.20 mm
(C) 0.14~0.22 mm (D) 0.15~0.25 mm
45. 沈阳铁道制动机厂制造的制动盘与盘座组装时, 盘座与盘毂孔过盈量为 (A) 。
- (A) 0.14~0.17 mm (B) 0.12~0.20 mm
(C) 0.14~0.22 mm (D) 0.15~0.25 mm
46. 轮毂孔(盘毂孔)和轮座(盘座)的直径尺寸须符合规定限度, 并且同一车轴上两端的轮座直径差不得超过 3 mm, 盘座直径差不得超过 (A) 。
- (A) 1 mm (B) 2 mm (C) 3 mm (D) 4 mm
47. 轮座(盘座)加工后的圆度不得超过 0.020 mm, 圆柱度不得超过 (A) , 并且大端须在内侧。
- (A) 0.03 mm (B) 0.02 mm (C) 0.04 mm (D) 0.050 mm
48. 轮座(盘座)的终加工可以采用磨削或滚压工艺, 采用滚压工艺作为终加工时, 轮座(盘座)经车削加工表面粗糙度 R_a 须达到 (A) 后方可进行滚压加工。
- (A) 1.6 μm (B) 3.2 μm (C) 3.6 μm (D) 6.3 μm
49. 经磨削或滚压加工后轮座(盘座)的表面粗糙度 R_a 须达到 (A) 。
- (A) 1.6 μm (B) 3.2 μm (C) 3.6 μm (D) 6.3 μm
50. 盘形轮对轮座(盘座)与轴身过渡部分的表面粗糙度 R_a 须达到 (A) 。
- (A) 1.6 μm (B) 3.2 μm (C) 3.6 μm (D) 6.3 μm
51. 偏心轴的结构特点是两轴线平行而 (A) 。
- (A) 重合 (B) 不重合 (C) 倾斜 30° (D) 不相交
52. 平行度、同轴度同属于 (A) 公差。
- (A) 尺寸 (B) 形状 (C) 位置 (D) 垂直度
53. 两拐曲轴颈的 (A) 清楚地反映出两曲轴颈之间互成 180° 夹角。
- (A) 俯视图 (B) 主视图 (C) 剖视图 (D) 半剖视图
54. 齿轮零件的剖视图表示了内花键的 (A) 。
- (A) 几何形状 (B) 相互位置 (C) 长度尺寸 (D) 内部尺寸
55. 齿轮的花键宽度 $8^{+0.065}_{-0.035}$, 最小极限尺寸为 (A) 。
- (A) 7.935 (B) 7.965 (C) 8.035 (D) 8.065
56. 画零件图的方法步骤是: 1. 选择比例和图幅; 2. 布置图面, 完成底稿; 3. 检查底稿后, 再描深图形; 4. (A) 。

- (A) 填写标题栏 (B) 布置版面 (C) 标注尺寸 (D) 存档保存
57. C630 型车床主轴全剖或局部剖视图反映出零件的 () 和结构特征。
(A) 表面粗糙度 (B) 相互位置 (C) 尺寸 (D) 几何形状
58. CA6140 型车床尾座的主视图采用 (), 同时反映了顶尖、丝杠、套筒等主要结构和尾座体、导板等大部分结构。
(A) 全部面 (B) 阶梯剖视 (C) 局部剖视 (D) 剖面图
59. 识读装配图的方法之一是从标题栏和明细表中了解部件的 () 和组成部分。
(A) 比例 (B) 名称 (C) 材料 (D) 尺寸
60. 若蜗杆加工工艺规程中, 工艺路线长、工序多则属于 ()。
(A) 工序基准 (B) 工序集中 (C) 工序统一 (D) 工序分散
61. 采用两顶尖偏心中心孔的方法加工曲轴轴颈, 关键是两端偏心中心孔的 () 保证。
(A) 尺寸 (B) 精度 (C) 位置 (D) 距离
62. () 与外圆的轴线平行不重合的工件, 称为偏心轴。
(A) 中心线 (B) 内径 (C) 端面 (D) 外圆
63. 相邻两牙在中径线上对应两点之间的 (), 称为螺距。
(A) 斜线距离 (B) 角度 (C) 长度 (D) 轴线距离
64. 为避免中心架支撑直接和 () 表面接触, 安装中心架之前, 应先在工件中间车一段安装中心架支撑爪的沟槽, 这样可减小中心架支撑爪的磨损。
(A) 光滑 (B) 加工 (C) 内孔 (D) 毛坯
65. 在整个加工过程中, 支撑爪与工件接触处应经常加润滑油, 以减小 ()。
(A) 内应力 (B) 变形 (C) 磨损 (D) 粗糙度
66. 跟刀架固定在床鞍上, 可以跟着车刀来抵消 () 切削力。
(A) 主 (B) 轴向 (C) 径向 (D) 横向
67. 调整跟刀架时, 应综合运用手感、耳听、摹测等方法控制支撑爪, 使其轻轻接触到 ()。
(A) 顶尖 (B) 机床 (C) 刀架 (D) 工件
68. 伸长量与工件的总长度有关, 对于长度较短的工件, 热变形伸长量 ()。
(A) 一般 (B) 较大 (C) 较小, 可忽略不计 (D) 为零
69. 加工细长轴时, 如果采用一般的顶尖, 由于两顶尖之间的距离不变, 当工件在加工过程中受热变形伸长时, 必然会造成工件 () 变形。
(A) 挤压 (B) 受力 (C) 热 (D) 弯曲
70. 偏心工件的安装夹方法有: 两顶尖装夹、四爪卡盘装夹、三爪卡盘装夹、偏心卡盘装夹、双重卡盘装夹、() 夹具装夹等。
(A) 专用偏心 (B) 随行 (C) 组合 (D) 气动
71. 两顶尖装夹的优点是安装时不用找正, () 精度较高。
(A) 定位 (B) 加工 (C) 位移 (D) 回转
72. 垫片的厚度近似公式计算中 Δe 表示试车后, () 偏心距与所要求的偏心距误差, 即: $(\Delta e = e - e_{测})$ 。
(A) 实测 (B) 理论 (C) 图纸上 (D) 计算

73. 偏心卡盘分两层, 底盘安装在()上, 三爪定心卡盘安装上偏心体上, 偏心体与底盘燕尾槽配合。

(A) 刀架 (B) 尾座 (C) 卡盘 (D) 主轴

74. 双重卡盘装夹工件安装方便, 不需调整, 但它的刚性较差, 不宜选择较大的(), 适用于小批量生产。

(A) 车床 (B) 转速 (C) 切身 (D) 切削用量

75. 车削偏心轴的专用偏心夹具, 偏心套做成(), 外圆夹在卡盘上。

(A) 矩形 (B) 圆柱形 (C) 圆锥形 (D) 台阶形

76. 曲轴车削中除保证各曲柄()对主轴径的尺寸和位置精度为, 还要保证曲柄轴承间的角度要求。

(A) 机构 (B) 摇杆 (C) 滑块 (D) 轴颈

77. 为了减小曲轴的弯曲和扭转变形, 可采用两端传动或中间传动方式进行加工。并尽量采用有前后刀架的机床使加工过程中产生的()互相抵消。

(A) 切削力 (B) 抗力 (C) 摩擦力 (D) 夹紧力

78. 测量曲轴量具有游标卡尺、千分尺、万能角度尺、()、螺纹环规等。

(A) 钢直尺 (B) 测微仪 (C) 卡规 (D) 秒表

79. 车削曲轴前应先将其进行划线, 并根据划线()。

(A) 切断 (B) 加工 (C) 找正 (D) 测量

80. 用花盘车非整圆孔工件时, 先把花盘盘面精车一刀, 把V形架轻轻固定在()上, 把工件圆弧面靠在V形架上用压板轻压。

(A) 刀架 (B) 角铁 (C) 主轴 (D) 花盘

81. 车削非整圆孔工件时注意在花盘上加工时, 工件、定位件、()等要装夹牢固。

(A) 平衡块 (B) 垫铁 (C) 螺钉 (D) 螺母

82. 工件图样中的梯形螺纹()轮廓线用出实线表示。

(A) 剖面 (B) 中心 (C) 牙形 (D) 小径

83. 车削梯形螺纹的刀具有车刀、切槽刀、()螺纹刀、中心钻等。

(A) 矩形 (B) 梯形 (C) 三角形 (D) 菱形

84. 液压传动装置的控制、调节比较简单, 操纵方便, 便于实现()。

(A) 自动化 (B) 系列化 (C) 标准化 (D) 通用化

85. 换向阀利用阀芯在阀体间的()来变换油液流动的方向。

(A) 移动 (B) 转动 (C) 相对移动 (D) 配合

86. 曲柄摇杆机构属于()。

(A) 空间连杆机构 (B) 铰链四杆机构

(C) 滑块四杆机构 (D) 两杆机构

87. 凸轮轮廓线上各点的压力角是()。

(A) 不变的 (B) 变化的 (C) 相等的 (D) 零

88. 螺旋传动的结构(), 工作连续平稳。

(A) 复杂 (B) 简单 (C) 标准化 (D) 不确定

89. ()用来支承转动零件, 即只受弯曲作用而不传递动力。

(A) 转轴 (B) 心轴 (C) 传动轴 (D) 曲轴

90. () 工作面是两键沿斜面拼合后相互平行的两个窄面, 靠工作面上挤压和轴与轮毂的摩擦力传递转矩。

- (A) 楔键 (B) 平键 (C) 半圆键 (D) 切向键

91. () 圆锥销及开口销均有国家标准。

- (A) 槽销 (B) 特殊形状销 (C) 安全销 (D) 圆柱销

92. 联轴器性能要求能适应被连接两轴间的相互()。

- (A) 距离 (B) 方向 (C) 位置关系 (D) 速度

93. 离合器按实现过程分为操纵式离合器与()。

- (A) 摩擦离合器 (B) 自动离合器 (C) 啮合离合器 (D) 刚性离合器

94. 测量误差是指测量时所用的()不完善所引起的误差。

- (A) 办法 (B) 程序 (C) 手段 (D) 方法

95. 线纹尺的刻线误差属于()误差。

- (A) 制造 (B) 测量 (C) 加工 (D) 标准器具

96. 在同一条件下, 多次测量同一量值, 误差的数值和符号按某一确定的规律变化的误差称()误差。

- (A) 人为 (B) 随机 (C) 变值 (D) 方法

97. 机床和基础之间所选用的调整垫铁及()必须符合规定要求。

- (A) 数量 (B) 质量 (C) 体积 (D) 耐性

98. 机床上有些零件由于结构细长, 受力后就易产生()。

- (A) 变化 (B) 变形 (C) 破损 (D) 磨损

99. 车轮踏面及轮缘加修后, 其加工部位的表面粗糙度 R_a 须达到()。

- (A) $12.5 \mu\text{m}$ (B) $25 \mu\text{m}$ (C) $6.3 \mu\text{m}$ (D) $35 \mu\text{m}$

100. 最高运行速度()的盘形轮对的踏面及轮缘加修后, 须进行动平衡试验(带圆锥滚子轴承轴箱的轮对除外)。

- (A) $>120 \text{ km/h}$ (B) $>140 \text{ km/h}$ (C) $>160 \text{ km/h}$ (D) $>200 \text{ km/h}$

101. 轮辋外侧及辐板上有沿圆周方向的重皮时允许铲除, 车轮的同一半径断面上铲槽数量不得多于()。

- (A) 1 条 (B) 2 条 (C) 3 条 (D) 5 条

102. 轮辋外侧及辐板上有沿圆周方向的重皮时允许铲除, 整个车轮上铲槽的总长度不得大于()。

- (A) 100 mm (B) 150 mm (C) 200 mm (D) 300 mm

103. 轮辋外侧面上沿圆周方向的铲槽深度不得超过()。

- (A) 1 mm (B) 3 mm (C) 5 mm (D) 10 mm

104. 辐板上沿圆周方向的铲槽深度不得超过()。

- (A) 1 mm (B) 3 mm (C) 5 mm (D) 10 mm

105. 轮辋内侧面上不得有铲槽, 其他部位不得有()铲槽。

- (A) 周向 (B) 横向 (C) 纵向 (D) 径向

106. 轮毂外径面有重皮时允许打磨, 打磨深度不得超过(), 打磨后应保证轮毂壁厚及壁厚差。

- (A) 1 mm (B) 3 mm (C) 5 mm (D) 10 mm

107. 非盘形轮对车轴轴身的打痕、碰伤、磨伤及电焊打火深度在()及以上或轴身弯曲时,须将缺陷消除。

(A) 2.0 mm (B) 2.5 mm (C) 3.0 mm (D) 3.5 mm

108. 非盘形轮对车轴轴身的打痕、碰伤、磨伤及电焊打火深度超过规定限度时,须将缺陷消除。消除后的轴身(包括轴中央)尺寸允许比原型公称尺寸减少()。

(A) 2 mm (B) 3 mm (C) 4 mm (D) 5 mm

109. 盘形轮对车轴轴身的打痕、碰伤、磨伤及电焊打火深度在()及以上的车轴报废。

(A) 2.0 mm (B) 2.5 mm (C) 3.0 mm (D) 3.5 mm

110. 车轴轴身经旋削后,其表面粗糙度 R_a 必须达到()。

(A) 12.5 μm (B) 25 μm (C) 6.3 μm (D) 1.6 μm

111. 车轴降等级时,轴颈与轴颈、()与防尘板座允许不是同一等级。

(A) 轴颈 (B) 防尘板座 (C) 轮座 (D) 不允许

112. 轴颈降等级的车轴不得使用在最高运行速度()的客车上。

(A) $>120\text{ km/h}$ (B) $\geq 120\text{ km/h}$ (C) $>140\text{ km/h}$ (D) $>160\text{ km/h}$

113. 轴颈及防尘板座加工后,其表面粗糙度 R_a 须达到()。

(A) 12.5 μm (B) 25 μm (C) 6.3 μm (D) 1.6 μm

114. 最高运行速度()的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有纵向划痕深度不超过规定时,须清除毛刺后使用。

(A) $\leq 120\text{ km/h}$ (B) $>120\text{ km/h}$ (C) $\leq 160\text{ km/h}$ (D) $>160\text{ km/h}$

115. 最高运行速度 $\leq 160\text{ km/h}$ 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有纵向划痕深度不超过()时,须清除毛刺后使用。

(A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

116. 最高运行速度 $\leq 160\text{ km/h}$ 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有擦伤、凹痕总面积在()以内、其深度不超过规定时,均须清除毛刺后使用。

(A) 40 mm^2 (B) 50 mm^2 (C) 60 mm^2 (D) 70 mm^2

117. 最高运行速度 $\leq 160\text{ km/h}$ 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有擦伤、凹痕总面积在规定以内、其深度不超过()时,均须清除毛刺后使用。

(A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

118. 最高运行速度()的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有纵向划痕深度不超过 0.2 mm 时须清除毛刺后使用。

(A) $\leq 120\text{ km/h}$ (B) $>120\text{ km/h}$ (C) $\leq 160\text{ km/h}$ (D) $>160\text{ km/h}$

119. 最高运行速度 $>160\text{ km/h}$ 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有纵向划痕深度不超过()时须清除毛刺后使用。

(A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

120. 最高运行速度 $>160\text{ km/h}$ 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有擦伤、凹痕总面积在()以内、其深度不超过规定时,均须清除毛刺后使用。

(A) 10 mm^2 (B) 20 mm^2 (C) 30 mm^2 (D) 50 mm^2

121. 最高运行速度 $>160\text{ km/h}$ 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 50 mm 以外部位有擦伤、凹痕总面积在规定以内、其深度不超过()时,均须清除毛刺后使用。

- (A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

122. 最高运行速度 ≤ 160 km/h 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 80 mm 以外部位如存在宽、深均不超过 () 的横向划痕时, 可用 00 号砂布蘸油打磨光滑, 经探伤确认不是裂纹时允许使用。

- (A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

123. 最高运行速度 ≤ 160 km/h 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 80 mm 以内部位 () 横向划痕。

- (A) 不超过 0.1 mm (B) 不超过 0.2 mm
(C) 不超过 0.5 mm (D) 不得存在

124. 最高运行速度 > 160 km/h 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 80 mm 以外部位如存在宽、深均不超过 () 的横向划痕时, 可用 00 号砂布蘸油打磨光滑, 经探伤确认不是裂纹时允许使用。

- (A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

125. 最高运行速度 > 160 km/h 的轮对轴颈上在距防尘板座端面 80 mm 以内部位 () 横向划痕。

- (A) 不超过 0.1 mm (B) 不超过 0.2 mm
(C) 不超过 0.5 mm (D) 不得存在

126. 最高运行速度 ≤ 160 km/h 的轮对防尘板座上存在的纵向划痕深不超过 () 时, 须清除毛刺后使用。

- (A) 0.5 mm (B) 1.0 mm (C) 1.5 mm (D) 2.0 mm

127. 最高运行速度 ≤ 160 km/h 的轮对防尘板座上存在的擦伤、凹痕总面积在 40 mm^2 以内, 其深度不超过 () 时, 须清除毛刺后使用。

- (A) 0.5 mm (B) 1.0 mm (C) 1.5 mm (D) 2.0 mm

128. 最高运行速度 ≤ 160 km/h 的轮对防尘板座上存在的擦伤、凹痕总面积在 () 以内, 其深度不超过规定时, 须清除毛刺后使用。

- (A) 20 mm^2 (B) 30 mm^2 (C) 40 mm^2 (D) 50 mm^2

129. 最高运行速度 > 160 km/h 的轮对防尘板座上存在的纵向划痕深不超过 () 时, 须清除毛刺后使用。

- (A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

130. 最高运行速度 > 160 km/h 的轮对防尘板座上存在的擦伤、凹痕总面积在 () 以内, 其深度不超过规定时, 均须清除毛刺后使用。

- (A) 10 mm^2 (B) 20 mm^2 (C) 40 mm^2 (D) 50 mm^2

131. 最高运行速度 > 160 km/h 的轮对防尘板座上存在的擦伤、凹痕总面积在规定以内, 其深度不超过 () 时, 均须清除毛刺后使用。

- (A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

132. 检修车轴皮带轮安装座表面存在锈蚀或局部碰伤时, 须消除局部高于原表面的金属, 安装座直径允许比原设计尺寸减小 () 。

- (A) 0.1 mm (B) 0.2 mm (C) 0.5 mm (D) 1.0 mm

133. 最高运行速度 ≤ 160 km/h 的轮对车轴中心孔须逐个检查, 中心孔有损伤时, 允许消除局部高于原基准面的多余金属, 但修复后缺陷面积不得大于原中心孔圆锥面积的 () 。