

TIELUZHUYEJINENGJIANDINGCANKAOCONGSHU



铁路职业技能鉴定参考丛书

运转车长

铁道部人才服务中心组织编写

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

YUNZHUANCHENZHANG

铁路职业技能鉴定参考丛书

运转车长

铁道部人才服务中心组织编写

中国铁道出版社

2007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组织编写,内容以相应的《铁路职业技能标准(试行)》、《铁路职业技能鉴定规范(考核大纲)》为依据,全书分为三大部分,有中级运转车长职业技能鉴定练习题 970 道,高级运转车长职业技能鉴定练习题 927 道,规章类练习题 100 道,题后附有答案。

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

运转车长/铁道部人才服务中心编. —北京:中国铁道出版社,2007.2

(铁路职业技能鉴定参考丛书)

ISBN 978-7-113-07410-4

I. 运… II. 铁… III. 铁路行车-职业技能鉴定-习题
IV. U292.44

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 021228 号

书 名: 铁路职业技能鉴定参考丛书

运 转 车 长

作 者: 铁道部人才服务中心组织编写

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)

策划编辑: 江新锡

责任编辑: 梁兆煜

印 刷: 中国铁道出版社印刷厂

开 本: 787×1 092 1/32 印张: 7.75 字数: 175 千

版 本: 2007 年 5 月第 1 版 2007 年 5 月第 1 次印刷

印 数: 1~4 000 册

书 号: ISBN 978-7-113-07410-4/U·1960

定 价: 16.00 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,请与本社发行部调换。

编辑部电话:(路)(021)73314 发行部电话:(路)(021)73124

前 言

根据《中华人民共和国劳动法》和国家的有关规定,结合铁路技术装备水平快速提升、运输生产能力快速扩充、运输管理体制深化改革和生产力布局进一步调整的实际,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要求为目标,为铁路职业技能鉴定提供科学、先进、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织部分。

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,铁路职业技能鉴定工作提出新的要求,原《铁路职业技能鉴定指导丛书》的内容已经越来越不适用。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、公平、公允及科学合理的透明度,规范职业技能鉴定行为,统一职业技能鉴定水平,保证职业技能鉴定质量,提高铁路技术工人整体素质,我们组织编写了这套《铁路职业技能鉴定参考丛书》。

本丛书根据《铁路职业技能标准(试行)》、《铁路职业技能鉴定规范(考核大纲)》、《铁路技术管理规程》和铁道部有关技术规程、规则、规定、规范及作业标准的要求,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《铁路工人职业技能培训教材》相匹配、相适应。有些工种还兼顾到《铁路运输企业典型岗位标准(试行)》、《铁路运输企业岗位指导标准》的要求。

本丛书遵循以职业能力为导向,以胜任工作为重点的原

则,力求增强其实用性和适用性。在内容上,既坚持铁道部的现行规定,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,不分工种、不分技术等级统一编写。同时,也为部分职业(工种)、部分技术等级实行计算机考试奠定了基础。

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。需要说明的是,读者要想系统地掌握本职业(工种)的全部知识,还应参考其他相关的教育培训资料。

本书由西安铁路职业技术学院主编,主要编写人员为:王公强、王亚欧、徐小勇等同志。王子瑞、魏钟巍、李聪俊、谷学民、刘建锋、王剑宇等同志对本书的修改工作提出了宝贵的意见,在此表示衷心地感谢!

由于铁路改革和发展的进程较快,本书不足之处,恳请各使用单位和读者提出宝贵意见和建议。

铁道部人才服务中心

目 录

第一部分 中 级 工

一、中级运转车长练习题	1
(一) 选择题	1
(二) 判断题	97
二、中级运转车长练习题答案	111
(一) 选择题	111
(二) 判断题	116

第二部分 高 级 工

一、高级运转车长练习题	118
(一) 选择题	118
(二) 判断题	209
二、高级运转车长练习题答案	223
(一) 选择题	223
(二) 判断题	227

第三部分 规 章 类(适用本工种所有等级)

一、规章类练习题	229
(一) 选择题	229
(二) 判断题	238
二、规章类练习题答案	240
(一) 选择题	240
(二) 判断题	240

第一部分 中 级 工

一、中级运转车长练习题

(一) 选择题(将正确答案的代号填入括号内)

1. 旅客站台为低站台时,其高度为()mm。
(A)450 (B)400 (C)350 (D)300
2. 专为行驶旅客列车的线路上可建()mm的高站台。
(A)500 (B)800 (C)1 100 (D)1 400
3. 在非电气化区段的车站上,车辆调动频繁的站场内,天桥的高度不得少于()mm。
(A)5 800 (B)5 500 (C)5 400 (D)5 600
4. 货物站台的高度为()mm。
(A)500 (B)800 (C)1 100 (D)1 400
5. 接触网最大弛度距钢轨顶面的高度,客运专线为()mm。
(A)5 300 ~ 5 500 (B)5 300 ~ 5 400
(C)5 300 ~ 5 600 (D)5 300 ~ 5 700
6. 接触网最大弛度距钢轨顶面的高度,在编组站、区段站和个别较大的中间站站场,不少于()mm。
(A)5 700 (B)7 500 (C)6 500 (D)6 200
7. 接触网最大弛度距钢轨顶面的高度,在区间和中间站,不少于()mm(旧线改造不少于5 330 mm)。
(A)5 700 (B)7 500 (C)6 500 (D)6 550
8. 接触网支柱及距接触网带电部分()mm范围内的金属结构须接地。

(A)3 000 (B)4 000 (C)5 000 (D)6 000

9. 跨越电气化铁路的各种建筑物与带电部分最小距离,不少于()mm。

(A)330 (B)350 (C)400 (D)500

10. 接触网导线最大弛度距钢轨顶面的高度不超过()mm。

(A)6 500 (B)6 200 (C)5 770 (D)5 330

11. 新建电气化铁路接触线的高度在区间和中间小站不少于()mm。

(A)5 700 (B)5 330 (C)6 200 (D)6 500

12. 新建电气化铁路区段站接触线距钢轨顶面的高度不少于()mm。

(A)5 330 (B)5 700 (C)6 200 (D)6 500

13. 非电气化铁路基本建筑限界最大高度为()mm。

(A)4 800 (B)5 500 (C)6 620 (D)6 500

14. 机车车辆限界是机车车辆横断面的(),即其任何部分的尺寸都不能超过该极限。

(A)最小极限 (B)最大极限
(C)最好极限 (D)最合理极限

15. 为保证列车在曲线上的运行安全,曲线地段建筑限界应在基本建筑限界的基础上()。

(A)适当缩小 (B)维持不变
(C)不一定 (D)适当加宽

16. 超限货物按超限程度分为()。

(A)一级超限、二级超限、超级超限
(B)一级超限、二级超限
(C)一级超限、二级超限、三级超限
(D)一级超限、超级超限

17. 超限货物的任何部位与基本建筑限界之间的距离在70 ~ 100 mm时,运行速度不得超过()km/h。

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

18. 超限货物自轨面算起的最大装载高度为()mm。

(A)4 800 (B)5 000 (C)5 500 (D)5 300

19. 货物中部超限,是指货物装车后由轨面起在高度()mm 之间,有任何部位超限者。

(A)1 250 ~ 3 600 (B)1 250 ~ 4 000

(C)3 100 ~ 3 600 (D)3 100 ~ 4 000

20. 货物装车后上部超限,是指由轨面起高度超过()mm 有任何部位超限者。

(A)3 100 (B)3 600 (C)4 000 (D)4 300

21. 从普通单开道岔的构造上看,尖轨和基本轨属于()部分。

(A)转辙器 (B)连接 (C)辙叉 (D)护轨

22. 从普通单开道岔的构造上看,辙叉和护轨属于()部分。

(A)转辙器 (B)连接 (C)导曲线 (D)辙叉

23. 按道岔的分类,梯线上的道岔属于()道岔。

(A)对称 (B)交分 (C)三开 (D)普通单开

24. 按道岔分类,渡线两端的道岔属于()道岔。

(A)普通单开 (B)交分 (C)三开 (D)对称

25. 各种类型道岔中,用的最多的是()道岔。

(A)三开 (B)交分 (C)普通单开 (D)单式对称

26. 能将邻线上的进路与本线进路隔开的道岔叫()道岔。

(A)隔开 (B)对向 (C)防护 (D)顺向

27. 在前一个单开道岔的侧线上又分出一个顺向单开道

岔,称为()道岔。

(A)异侧顺向 (B)分支顺向

(C)同侧顺向 (D)异侧背向

28. 车站道岔的编号,从列车到达车站的方向开始,
()顺序编号,上行为双号,下行为单号。

(A)由中向里 (B)由中向外

(C)由里向外 (D)由外向里

29. 道岔编号时,()上的道岔应该连续编号。

(A)正线 (B)到发线 (C)调车线 (D)梯线

30. 股道编号为Ⅱ的线路属于()。

(A)段管线 (B)特别用途线

(C)正线 (D)岔线

31. 位于安全线上的道岔,一般采用()道岔。

(A)普通单开 (B)对称 (C)交分 (D)三开

32. 编组站、区段站用于侧向接发停车货物列车并位于正
线的单开道岔,辙叉号数不得小于()号。

(A)9 (B)12 (C)18 (D)30

33. 峰下线路采用对称道岔,不得小于()号。

(A)7 (B)6.5 (C)6 (D)9

34. 用于侧向接发停车货物列车并位于正线的单开道岔,
在中间站不得小于()号。

(A)9 (B)12 (C)18 (D)30

35. 用于侧向接发停车旅客列车的单开道岔,辙叉号数不
得小于()号。

(A)9 (B)12 (C)18 (D)30

36. 用于侧向通过列车,速度超过50 km/h至80 km/h的单
开道岔辙叉号数不得小于()号。

(A)9 (B)12 (C)18 (D)30

37. 鉴别道岔号数时,先在辙叉心轨顶面上找出一脚长的宽度处,再向前量至辙叉心轨理论尖轨处,一共量出 9 脚,该道岔是()号。

(A)18 (B)12 (C)9 (D)7

38. 我国规定以道岔辙叉角 α 的()表示道岔辙叉号数。

(A)正弦值 (B)余弦值 (C)正切值 (D)余切值

39. 集中操纵的道岔可不保持定位,引向()的道岔除外。

(A)安全线、避难线 (B)岔线
(C)站管线 (D)机待线

40. 双线车站站内正线上的道岔(引向安全线、避难线的除外),以()开通位置为定位。

(A)正线 (B)到发线 (C)货物线 (D)岔线

41. 双线车站正线进站道岔的定位为开通()的位置。

(A)各该正线 (B)到发线 (C)调车线 (D)货物线

42. 引向安全线的道岔定位为()开通的位置。

(A)正线 (B)安全线 (C)到发线 (D)岔线

43. 辙叉号数为 12 号的单开道岔,侧向通过列车的允许速度规定为()km/h。

(A)50 (B)45 (C)60 (D)75

44. 列车侧向通过 AT 弹性可弯尖轨 18 号单开道岔时,速度不应超过()km/h。

(A)100 (B)90 (C)80 (D)60

45. 列车通过道岔时,直向过岔速度()侧向过岔速度。

(A)大于 (B)小于 (C)等于 (D)没有关系

46. 路堑式路基,是指线路标高()天然地面,修筑而

成的路基。

- (A) 低于 (B) 高于
(C) 等同 (D) 一侧高于一侧低于

47. 铁道线路是机车车辆和列车运行的基础,它由路基、轨道及()组成。

- (A) 信号机 (B) 桥梁 (C) 桥隧建筑物 (D) 隧道

48. 安全线向车挡方面不应采用下坡道,有效长度一般不少于()m。

- (A) 50 (B) 60 (C) 70 (D) 80

49. 按铁路线路分类,到发场设置的机车走行线和机待线属于()。

- (A) 段管线 (B) 岔线 (C) 特别用途线 (D) 站线

50. 根据铁路线路在整个铁路网中的作用和所担负的远期年客货运量可分为()。

- (A) I 级铁路、II 级铁路、III 级铁路
(B) I 级铁路、II 级铁路
(C) I 级铁路、II 级铁路、III 级铁路、IV 级铁路
(D) 特级铁路、I 级铁路、II 级铁路

51. 禁止停留机车车辆的线路是()。

- (A) 安全线、避难线 (B) 正线 (C) 到发线 (D) 岔线

52. 连接区间,直股伸入或贯穿车站的线路是()。

- (A) 正线 (B) 到发线 (C) 货物线 (D) 调车线

53. 设在驼峰前推送部分的一条或二条尽头线,按其用途称为()。

- (A) 岔线 (B) 迂回线 (C) 禁溜线 (D) 存车线

54. 铁路线路分类中,办理货物装卸业务的线路属于()。

- (A) 站线 (B) 岔线 (C) 段管线 (D) 货物线

55. 为防止在陡长的坡道上失去控制的列车发生冲突或颠覆,应根据线路情况,确定在区间或站内设置()。

(A)安全线 (B)牵出线 (C)避难线 (D)岔线

56. 减速地点标,设在需要减速地点的两端各()m处。

(A)20 (B)30 (C)40 (D)50

57. 坡度标,设在线路的坡度的()处。

(A)下坡中部 (B)上坡中部

(C)上坡起点 (D)变坡点

58. 在双线区间,退行的列车看不见邻线的预告标时,在距站界外()m处特设一个预告标。

(A)1 000 (B)1 100 (C)1 200 (D)1 300

59. 站界标,设在双线区间列车运行方向左侧距最外方顺向道岔(对向出站道岔的警冲标)外不少于()m处,或邻线进站信号机相对处。

(A)30 (B)40 (C)50 (D)60

60. 作业标,设在施工线路及其邻线距施工地点两端()m处。

(A)500~1 100 (B)500~1 000

(C)500~900 (D)500~800

61. 超过钢轨顶面的线路标志,设在钢轨头部外侧不少于()m处。

(A)1 (B)1.35 (C)2 (D)1.5

62. 我国铁路标准钢轨长度有()m两种。

(A)12.5 m及10 m (B)12.5 m及25 m

(C)12.5 m及50 m (D)25 m及50 m

63. 进站信号机外制动距离内进站方向的坡度系指该制动距离的()。

(A)实际坡度 (B)平均坡度

(C)换算坡度 (D)限制坡度

64. I 级铁路,设计行车速度为120 km/h的特殊困难地段,最小曲线半径为()m。

(A)500 (B)800 (C)550 (D)400

65. I 级铁路,设计行车速度为120 km/h的一般地段,最小曲线半径为()m。

(A)1 200 (B)450 (C)550 (D)400

66. I 级铁路,设计行车速度为160 km/h的特殊困难地段,最小曲线半径为()m。

(A)1 200 (B)1 600 (C)900 (D)1 000

67. I 级铁路,设计行车速度为160 km/h的一般地段,最小曲线半径为()m。

(A)2 000 (B)800 (C)1 600 (D)1 000

68. I 级铁路,设计行车速度为200 km/h的特殊困难地段,最小曲线半径为()m。

(A)2 000 (B)2 800 (C)1 200 (D)1 000

69. I 级铁路,设计行车速度为200 km/h的一般地段,最小曲线半径为()m。

(A)3 500 (B)2 800 (C)3 600 (D)2 200

70. II 级铁路,设计行车速度为80 km/h的特殊困难地段,最小曲线半径为()m。

(A)450 (B)500 (C)400 (D)550

71. II 级铁路,设计行车速度为80 km/h的一般地段,最小曲线半径为()m。

(A)600 (B)550 (C)500 (D)400

72. II 级铁路,设计行车速度为120 km/h的特殊困难地段,最小曲线半径为()m。

(A)1 000 (B)800 (C)1 200 (D)1 100

73. II级铁路,设计行车速度为120 km/h的一般地段,最小曲线半径为()m。

(A)1 200 (B)800 (C)1 000 (D)1 100

74. 当设计速度为200 km/h,客运专线铁路,区间线路最小曲线半径为2 200 m,困难情况下,最小曲线半径为()m。

(A)2 000 (B)2 100 (C)2 200 (D)2 150

75. 线路间距是指两相邻线路()之间的最小距离。

(A)路肩标高 (B)钢轨头部
(C)中心线 (D)两股钢轨

76. 客货共线的铁路,站内相邻两线只有一条通行超限货物列车,线间最小距离为()mm。

(A)4 000 (B)5 000 (C)5 300 (D)3 600

77. 客货共线铁路车站,站内正线与相邻到发线间无列检作业时线间距为()mm。

(A)6 000 (B)5 000 (C)4 400 (D)4 000

78. 客货共线的铁路,站内相邻两线均需通行超限货物列车,线间最小距离为()mm。

(A)4 000 (B)5 000 (C)5 300 (D)5 500

79. 客货共线铁路车站,站内正线与相邻到发线有列检作业且列车速度 $160 \text{ km/h} < v \leq 200 \text{ km/h}$,改建特别困难时,线间最小距离为()mm。

(A)4 000 (B)4 200 (C)5 000 (D)5 500

80. 客货共线的铁路,区间双线间线路最小距离当 $v \leq 120 \text{ km/h}$ 时为()mm。

(A)5 000 (B)6 000 (C)4 500 (D)4 000

81. 客货共线的铁路,编组站的站修线与相邻一条线间

最小距离为()mm。

(A)5 500 (B)6 000 (C)6 500 (D)8 000

82. 客货共线的铁路,区段站的站修线与相邻一条线线间最小距离为()mm。

(A)8 000 (B)6 500 (C)5 300 (D)5 000

83. 客货共线的铁路,站内调车线间最小距离为()mm。

(A)3 600 (B)4 600 (C)5 000 (D)5 500

84. 客货共线的铁路,站内到发线与其相邻线到发线间最小距离为()mm。

(A)4 000 (B)4 600 (C)4 800 (D)5 000

85. 客货共线的铁路,站内相邻货物线间最小距离为()mm。

(A)5 500 (B)5 000 (C)4 600 (D)3 600

86. 客货共线的铁路,在调车繁忙车站,牵出线与其相邻线间最小距离为()mm。

(A)6 000 (B)5 000 (C)5 300 (D)6 500

87. 客货共线的铁路,三线及四线区间的第二线与第三线线间最小距离为()mm。

(A)4 000 (B)5 000 (C)5 300 (D)6 500

88. 客货共线铁路列车运行速度 $120\text{ km/h} < v \leq 160\text{ km/h}$ 的铁路,区间双线间最小距离为()mm。

(A)4 000 (B)4 200 (C)4 400 (D)5 300

89. 客货共线铁路列车运行速度 $160\text{ km/h} < v \leq 200\text{ km/h}$ 的铁路,区间双线间最小距离为()。

(A)4 000 (B)4 200 (C)4 400 (D)5 000

90. 列车运行速度 $200\text{ km/h} < v \leq 250\text{ km/h}$ 的客运专线铁路,站内正线间最小距离为()mm。

(A)5 000 (B)5 300 (C)5 500 (D)4 600

91. 轨距是两股钢轨头部顶面下()mm 范围内两工作边之间的最小距离。

(A)11 (B)16 (C)160 (D)110

92. 我国铁路标准直线轨距为()mm。

(A)1 524 (B)1 000 (C)1 435 (D)762

93. 调车场分类线的容车数,按有效长的()计算。

(A)70% (B)80% (C)75% (D)85%

94. 调车场内某一股调车线有效长为834.8 m,该调车线换算容车数为()辆。

(A)50 (B)60 (C)70 (D)72

95. ()m 为货物列车到发线标准有效长。

(A)850 (B)800 (C)950 (D)1 100

96. 计算尽头线容车数,应减去必要的()。

(A)安全距离 (B)制动距离

(C)走行距离 (D)间隔距离

97. 决定车站线路有效长的因素之一是()。

(A)站界标 (B)警冲标

(C)进站信号机 (D)站台长度

98. 某电力牵引(单机)区段,车站有一条到发线有效长为769 m,计算该线的换算容车数是()辆。

(A)55 (B)58 (C)60 (D)65

99. 某内燃机车牵引区段(单机)某站某到发线有效长为714 m,计算该线换算容车数是()辆。

(A)55 (B)58 (C)60 (D)65

100. 某站为单线半自动闭塞、集中联锁设备,到发线1道两头设矮型出站信号机,其有效长是()之间的长度。

(A)警冲标 (B)警冲标与车挡