

铁路职业技能鉴定练习题库

铁路工

本书编写组
编

XIANLU GONG

中国铁道

前 言

为适应铁路职业技能鉴定工作的发展,满足广大铁路职工自学和考核培训的需要,根据铁道部劳动工资司、铁道部教育卫生司《关于编制〈铁路职业技能鉴定题库〉的通知》(劳组[1998]8号),参照各单位上报铁道部职业技能鉴定指导中心的题库送审稿,我们编写了这套“铁路职业技能鉴定练习题库”。

“铁路职业技能鉴定练习题库”原则上按工种分册出版,以相应的职业技能鉴定标准和规范为依据,以习题和答案为主,分成初、中、高3个等级,每个等级均包括知识要求练习题及答案、技能要求考核试题及操作要点、评分标准等。

本丛书有助于准备参加鉴定人员考前复习,适用于各单位组织鉴定前的培训和申请参加技能鉴定的人员自学使用,对于各类职业技术学校师生也有重要的参考价值。需要说明的是,该丛书侧重于练习和模拟考核,读者要想系统地掌握有关知识,还应参考其他相关的培训教材。

该书由郑州铁路局主编、成都铁路局协编。参加本书编写的人员有:史春田、刘雨林、牛英臣、周华林、徐波等。在编写过程中,铁道部职业技能鉴定指导中心给予了大力支持。

由于时间仓促,缺乏经验,本书不足之处在所难免,恳切欢迎各有关单位和专家提出宝贵意见和建议,以便再版时改进。

编 者

2000年9月

目 录

第一部分 初级工	1
一、初级线路工知识要求部分练习题	1
二、初级线路工知识要求部分练习题答案.....	23
三、初级线路工技能要求部分练习题.....	38
第二部分 中级工	78
一、中级线路工知识要求部分练习题.....	78
二、中级线路工知识要求部分练习题答案	101
三、中级线路工技能要求部分练习题	121
第三部分 高级工	162
一、高级线路工知识要求部分练习题	162
二、高级线路工知识要求部分练习题答案	185
三、高级线路工技能要求部分练习题	206

第一部分 初 级 工

一、初级线路工知识要求部分练习题

(一)填空题(选择正确的答案填在括号内)

1. 为了确保行车安全,机车车辆本身及其装载的货物不得超过规定的轮廓尺寸线,称为()。
2. 钢轨联结零件由()、螺栓和弹簧垫圈组成。
3. 联结零件把钢轨联结起来,使钢轨接头部分具有与钢轨一样的整体性,以抵抗()。
4. 扭力矩单位是()。
5. 方程 $ax + b = 0 (a \neq 0)$ 的解为()。
6. 异型接头的联结应使两钢轨工作面轨距线与()水平线都相吻合。
7. 50 kg/m 钢轨轨端至第一螺栓孔中心距离为()mm。
8. 60 kg/m 钢轨第一螺栓孔至第二螺栓孔中心距离为()mm。
9. 机车车辆底部设备外侧与线路中线间的限制尺寸为()。
10. 长钢轨装车时,轨端要平齐,伸出承轨横梁()。
11. 普通线路钢轨接头螺栓上,为防止(),应加设弹簧垫圈。
12. 靠近线路堆放路料距轨头内侧起不少于(),坡度不陡于 1:1。
13. 减速地点标应设在需要减速地点的两端各()处。
14. 为保证人身安全,分组捣固时,要相隔()轨枕。
15. 在区间(含站内正线)应距列车()下道避车。
16. 目前我国线路直线地段采用的标准轨底坡为()。
17. 作业未完,机具未全部下道,线路未恢复到()的条件时,不得撤除防护。
18. 作业休息时,不准坐钢轨、枕木头及()。
19. 线路施工作业时,须在符合规定的()领导下进行施工。
20. 在有接触网的线路上,于同一地点,同时更换两股钢轨上夹板应须事先通知()采取安全措施后,方准开始作业。
21. 在区间步行上下班时,在双线区间,应()列车方向。
22. 挖一长 50 m、上底宽 0.6 m、下底宽 0.4 m、高 0.5 m 的侧沟,其开挖量为()。
23. 接触网导线最大弛度在区间和中间站距钢轨顶面的高度不少于()(旧线改造不少于 5 330 mm)。
24. 在距钢轨顶面 350~1 100 mm 这个高度范围内,直线建筑接近限界的半宽是()。
25. 千克是()单位。
26. 铁路轨道由钢轨、轨枕、道床、()、防爬设备和道岔等部件组成。
27. 单线、工区应配()个作业标。
28. 搬运、装卸有毒、有害物品时,必须按规定穿戴()。

29. 我国铁路正线轨道分为特重型、()、中型和轻型。
30. 接头螺栓以抗拉强度划分为()两种高强度螺栓。
31. 在车站装设有进站信号机,它是防护车站、指示列车可否()的信号。
32. 在路基地面排水设备中,()用来排除地表及路堤坡面的水流。
33. ()用于地层不稳或场地受限制地段的水沟或兼起排除成层地下水或降低地下水水位的水沟。
34. 线路标志是用来表明铁路建筑物及设备的()以及表示各级管理机构管界等的标志。
35. 信号标志是对()人员起指示作用的标志。
36. 线路桩标是为了建立正确的()而设立的永久点。
37. 道口警标应每侧道路各设一个,设于距道口处最外股道外侧钢轨()处。
38. 线路标志在单线上顺()方向设于线路左侧。
39. 线路标志在双线上各设于本线()方向左侧。
40. 警冲标在会合线路两线间距为()的起点处中间。
41. 在路基地下排水设备中,()用于拦截引排或降低埋藏不深的浅层地下水,兼起截排地表水的作用。
42. 在路基地下排水设备中,()用于疏干坡面土或引排从边坡出露的地下水以稳定边坡。
43. 路堤为一般黏性土,最大高度为 20 m 时,路堤下部高度 12 m 坡度为()。
44. 轨道电路由()、供电端和受电端三部分组成。
45. 闭塞设备分为()、半自动闭塞和路签(牌)闭塞。
46. 电路的三种状态是()、开路状态和短路状态。
47. 电源有电压源和()两种表示形式,二者等效变换的条件是 $I_S = E_S/R$,且电源电阻相等。
48. 在()中,总电阻的倒数等于各支路电阻的倒数之和。
49. 吊装绳扣中,()扣用于系地龙桩、缆风桩。
50. 拔桩、扎扒杆用()扣。
51. 路堤由路基顶面、路堤边坡、天然护道和()等组成。
52. 路堑由路基顶面、侧沟、截水沟、路堑边坡、路堑隔带和()等组成。
53. 信号机按其用途分为进站信号机、出站信号机、()、通过信号机、调车信号机。
54. 为了保证列车运行安全,在同一区间、同一时间内,一般只允许一列列车运行,这种采取()控制列车运行的技术措施叫做闭塞。
55. ()是出站信号机在办理闭塞后自动开放,用出站信号机的开放作为列车占用区间的凭证。
56. 自动闭塞是由运行中的列车自动完成闭塞作用的闭塞方式,以()的开放显示作为列车占用区间的凭证。
57. 在自动闭塞区段,一个区间由()划分为若干闭塞分区。
58. 在并联电路中,各支路电阻的()相等。
59. 铁路信号分为()、视觉信号二种。
60. 在视觉信号中,()的基本含义是按规定速度运行。

61. 使用单轨小车载运钢轨时,一次不得超过()。
62. 在正线线路上,个别插入短轨不得短于()。
63. 25 m 钢轨地段每千米轨缝总误差不得大于正负()mm。
64. 在钢轨上钻螺栓孔时,两螺栓孔间的净距不得小于()。
65. 在钢轨上钻螺栓孔,钻孔位置应在()上。
66. 用于线路上的钢轨需要截断时,应全断面()锯断。
67. 75 kg/m 无缝线路正线综合维修周期为()Mt·km/km。
68. 线路维修工作应贯彻“预防为主,防治结合”,()的原则。
69. 75 kg/m 普通线路正线综合维修周期为()Mt·km/km。
70. 50 kg/m 无缝线路正线综合维修周期为()Mt·km/km。
71. 50kg/m 普通线路正线综合维修周期为()Mt·km/km。
72. 道岔和站线的综合维修周期由()规定。
73. 75 kg/m 钢轨垂直磨耗超过()时为重伤钢轨。
74. 60 kg/m 钢轨垂直磨耗超过()时为重伤钢轨。
75. 50 kg/m 钢轨垂直磨耗超过()时为重伤钢轨。
76. 钢轨低头(包括轨端踏面压伤和磨耗在内)超过 3 mm〔用()测量最低处矢度〕属轻伤钢轨。
77. 钢轨波浪型磨耗谷深()时,属轻伤。
78. 钢轨顶面擦伤深度()时,属重伤钢轨。
79. 铺设非标准长度钢轨或再用轨,无特制缩短轨时,钢轨接头可采用相错式,其相错量()。
80. 钢轨锈蚀,除锈后轨底边缘处厚度不足 5 mm 的钢轨伤损属()。
81. 钢轨锈蚀,除锈后轨腰厚度不足 8 mm 的钢轨伤损属()。
82. 线路上的伤损钢轨应用白铅油作好标记,连续轻伤的标记是()。
83. 线路上的伤损钢轨应用白铅油作好标记,连续重伤的标记是()。
84. 机车受电弓接触导线接触点的()约为线路外轨超高度的 3~4 倍。
85. 为防止受电弓接触导线接触点落于工作面外,起道高度单股不得超过()。
86. 为防止电力机车脱弓,在不侵入建筑接近限界的情况下,拨道作业时,线路中心位移不得超过()。
87. 为防止电力机车脱弓,在不侵入建筑接近限界的情况下,拨道作业时,线路一侧拨道量年度累计不得大于()。
88. 铁路线路维修分为()、经常保养和临时补修。
89. 60 kg/m 无缝线路综合维修周期为()Mt·km/km。
90. 60 kg/m 普通线路综合维修周期为()Mt·km/km。
91. 轨枕每千米配置根数,应根据运量、()及线路的设备条件等决定。
92. 钢轨轨面波浪型磨耗谷深大于()时,应进行打磨。
93. 某地最高、最低轨轨温差为 80 ℃,当地 60 kg/m 25 m 钢轨普通线路接头螺栓扭矩应达到()。
94. 有铁垫板钉道钉时,半径在 800 m 及以下曲线(含缓和曲线)地段,每根木枕上每股钢轨内侧钉()道钉。

95. 在木枕上钉道钉无铁垫板时,每根枕木上每股钢轨的内外侧各钉一个道钉,内外侧道钉应错开()。
96. 在曲线地段,未被平衡欠超高,一般应不大于()。
97. 在双曲线地段实设最大超高不得大于()。
98. 12号普通道岔AT型弹性可弯尖轨在第一拉杆中心处的最小动程为()。
99. 混凝土轨枕扣件应经常保持位置正确,扣板、轨距挡板应()。
100. 在线路曲线地段,应根据()和实测行车速度,在外股钢轨合理设置超高。
101. 曲线超高应在整个缓和曲线内顺完,顺坡坡度一般应不大于()。
102. 缓和曲线与直线连接处不得有()或“鹅头”。
103. 道岔导曲线支距在()与基本轨工作边之间测量。
104. 温度应力式无缝线路,一般由固定区、()、缓冲区三部分构成。
105. 道口距道岔、桥隧应有不小于()的安全距离。
106. 垫碴起道抬高轨面不得超过()。
107. 垫碴起道一次垫入厚度不得超过()。
108. 改道、更换或增铺铁垫板及整治冻害时,允许一处连续起下()个枕木上的道钉。
109. 无缝线路的基本结构形式为()。
110. 无缝线路长轨条及缓冲区的钢轨联结采用接头夹板和()。
111. 为防止轨道爬行,提高轨道抵抗纵向移动的阻力,需要装()设备。
112. 其他部门需在钢轨上钻孔或加装设备时,必须经()同意。
113. 使用扣板扣件时,正线半径在800 m及以下和站线半径在450 m以下的曲线地段,钢轨外侧应使用()。
114. 轨缝应设置均匀,每千米轨缝总误差,12.5 m钢轨地段不得大于()。
115. 钢轨伤损分为重伤()三类。
116. 线路两股钢轨接头,一般应采用()。
117. 曲线地段外股应使用标准长度钢轨,内股应用()调整钢轨联结位置。
118. 直线地段使用钢轨应按钢轨长度之()配对使用。
119. 钢轨顶面擦伤深度达到()时属轻伤钢轨。
120. 临时补修是及时整修()容许偏差管理值及其他不良处所的临时性修理,以保证行车平稳和安全。
121. 在电气化铁路上更换钢轨、夹板及道岔主要部件时,应先设好()。
122. 弹条扣件的弹条()应靠贴轨距挡板或扭矩保持在80~150 N·m。
123. 木枕地段捣固时,应在钢轨两侧各()范围内捣固道床,轨下部分加强捣固。
124. 普通线路(道岔)和无缝线路缓冲区的重伤和折断钢轨应()。
125. 换下的重伤和折断钢轨应有(),防止再用。
126. 在桥上或隧道内的轻伤钢轨,应()。
127. 铺设相错式接头的两曲线之间直线长度短于300 m时,该直线段亦可采用()。
128. 轻型车辆可利用列车间隔或跟随列车后面运行,但至少与列车尾部保持()的距离。
129. 在长大坡道区间,禁止()及续发轻型车辆。

130. 使用轻型车辆时,须取得()对使用时间的承认,并填发轻型车辆使用承认书。

131. 在车站内使用单轨小车不得靠()钢轨上行驶。

132. 钢轨轨端或轨顶面剥落掉块,其长度为 31 mm,深度为 10 mm,此钢轨伤损是()。

133. 道口护轨轮缘槽宽度直线上应为() mm,深度应为 45~60 mm。

134. 调高垫板应垫在轨底与大胶垫之间,一般情况下,每处调高垫板不得超过()块。

135. 道镐作业打镐数量视起道量而定,木枕不起道或起道量在 5 mm 以内,打()镐。

136. 在混凝土枕地段进行道镐捣固作业,一般打()镐。

137. 混凝土轨枕地段用手提电镐捣固,起道量 20 mm 以下时,()或坑底每根轨枕捣固 45 s。

138. 一般不起道捣固时,扒道碴应扒至枕底以下() mm。

139. 起道在() mm 左右时,扒道碴应扒至和轨枕底成水平。

140. 在拨道作业时,一般直线地段如两股方向大小相差不多时,应以里程方向()为基本股。

141. 在拨道作业时,曲线地段应以()为基本股。

142. 更换夹板在来车前,最低限度上足()个螺栓。

143. 43 kg/m 钢轨线路,每股内外侧扣板号码之和等于()。

144. ()是应及时进行轨道整修的质量控制标准。

145. ()是轨道应经常保持的质量管理标准。

146. 线路爬行量超过()需要调整轨缝。

147. 螺纹道钉改道时,应用()填满钉孔,钻孔后旋入道钉,严禁锤击螺纹道钉。

148. 改道时,木枕地段应使铁垫板()靠贴轨底边。

149. 混凝土宽枕线路起道作业,采用()和枕上垫板相结合的方法。

150. 手提电镐作业时,8 台电镐为一组,如两组捣固机同时作业时,前后相隔应不少于()根轨枕。

(二)选择题(将正确答案的代号填入括号内)

1. 下列钢轨中,()不是 25 m 钢轨曲线标准缩短轨。

(A)24.96 m 短轨 (B)24.92 m 短轨

(C)24.88 m 短轨 (D)24.84 m 短轨

2. 在纵向坡度为 6‰的坡段上两点,两点之间水平距离为 2 000 m,那么两点之间高差()。

(A)12 000 mm (B)1 200 mm (C)120 mm (D)12 mm

3. 已知一梯形上底宽 4 m、下底宽 6 m、高 100 cm,那么此梯形面积为()。

(A)5 m² (B)10 m² (C)500 cm² (D)1 000 cm²

4. 已知直角三角形一直边长 400 mm、斜边长 0.5 m,则另一直边长()。

(A)300 m (B)30 mm (C)360 mm (D)36 mm

5. 搬运一根长 12.5 m 的 43 kg/m 钢轨,若每人负重不超过 70 kg,则至少需要()人抬运。

(A)6 (B)7 (C)8 (D)9

6. 长度单位公里以()表示。

(A)m (B)cm (C)km (D)mm

7. 伏特是()单位。

(A)电压 (B)电流 (C)电阻 (D)功率

8. 在白天使用移动减速信号是用()表示的。

(A)黄色圆牌 (B)绿色圆牌 (C)红色圆牌 (D)黄色方牌

9. 响墩、火炬应至少()试验一次。

(A)半年 (B)一年 (C)一个季度 (D)一个月

10. 警报信号为()。

(A)连续短声 (B)一长三短 (C)一长一短 (D)三长一短

11. 新钢轨组在线路上放置时,普通线路木枕直线地段,放在道心里两钢轨的净距不小于300 m,新钢轨轨面()。

(A)不高于线路钢轨面 (B)不高于线路钢轨面 25 mm

(C)低于线路钢轨面 25 mm (D)不高于线路钢轨面 10 mm

12. 施工防护员应站在距施工地点的第一个响墩()附近瞭望条件好的地点。

(A)0 m (B)10 m (C)20 m (D)30 m

13. 绕行停留车辆时的距离应不小于()。

(A)2 m (B)3 m (C)5 m (D)10 m

14. 区间慢行地段作业人员来车时在不少于() m 下道避车。

(A)1 000 (B)800 (C)500 (D)300

15. ()应办理封锁施工手续,设置移动停车信号防护,放行列车或单机时不限速。

(A)使用弯轨器整直钢轨 (B)在线路上焊接钢轨

(C)一次连续更换钢轨 150 m (D)线路起道量为 110 mm

16. 在下列处所中,在()禁止卸车。①无碴桥,②有碴桥,③道口,④道岔,⑤已卸下大堆材料的处所。

(A)①,③,④,⑤ (B)③,④,⑤

(C)②,③,④,⑤ (D)①,②,③,④,⑤

17. 某线路年通过总重密度 45 Mt·km/km,其适用轨道类型为()。

(A)特重型 (B)重型 (C)次重型 (D)中型

18. 在白天,移动停车信号是()。

(A)黄色圆牌 (B)黄色方牌 (C)红色方牌 (D)绿色圆牌

19. ()不是钢轨的主要功用。

(A)支持引导机车车辆的车轮 (B)使列车按正确的方向运行

(C)固定轨枕形成框架结构 (D)将来自车辆的压力传送给轨枕

20. 单线工区停车信号牌至少应配备()个。

(A)1 (B)2 (C)3 (D)4

21. 在选择正线轨道类型时,应根据()确定。

(A)运输条件 (B)年通过总重密度

(C)最高行车速度 (D)运营条件

22. 60 kg/m 钢轨高()。
- (A)152 mm (B)164 mm (C)176 mm (D)192 mm
23. 25 m,60 kg/m 钢轨普通线路,10.9 级螺栓扭力矩应达到()。
- (A)600 N·m (B)700 N·m (C)800 N·m (D)900 N·m
24. 不同类型的钢轨互相联结时,应使用()。
- (A)鱼尾形夹板 (B)平直夹板
(C)双头式夹板 (D)异形夹板
25. 60-50 kg/m 异形夹板长度为()。
- (A)910 mm (B)820 mm (C)805 mm (D)790 mm
26. 铺设 50 kg/m 钢轨直线地段,在标准轨距时两股钢轨中心线间的距离为()mm。
- (A)1 435 (B)1 470 (C)1 505 (D)1 575
27. 10.9 级高强度螺栓抗拉强度为()。
- (A)660 MPa (B)830 MPa (C)940 MPa (D)1 040 MPa
28. 隧道中设有半径为 800 m 的曲线,则在轨面 1 100 mm 以上,隧道外侧边墙到线路中心线距离应不小于()。
- (A)2 440 mm (B)2 460 mm (C)2 480 mm (D)2 495 mm
29. 机车车辆一侧距中心线的最大限界为()。
- (A)1 600 mm (B)1 700 mm (C)1 775 mm (D)1 825 mm
30. 一般情况下,直线上接触网支柱侧面限界()。
- (A)大于 2 500 mm (B)小于 2 500 mm
(C)大于 2 600 mm (D)小于 2 600 mm
31. 线路平车在线路上运行时,其最高运行速度是()。
- (A)10 km/h (B)15 km/h (C)20 km/h (D)25 km/h
32. 线路平车在运行时,其通过道岔时的最高速度是()。
- (A)10 km/h (B)15 km/h (C)20 km/h (D)25 km/h
33. 使用单轨小车时,其装载木枕时一次不得超过()。
- (A)2 根 (B)3 根 (C)4 根 (D)5 根
34. 使用单轨小车载运道碴时,一次不得超过()。
- (A)2 筐 (B)3 筐 (C)4 筐 (D)5 筐
35. 使用单轨小车载运混凝土枕时,一次不得超过()。
- (A)一根 (B)二根 (C)三根 (D)四根
36. 在普通线路钢轨接头轨缝的标准尺寸计算公式 $a_0 = l(t_z - t_0) + a_g/2$ 中, t_z 是根据 T_{\max} 和 T_{\min} 求出的, T_{\max} 和 T_{\min} 是指_____。
- (A)当地历史最高和最低气温 (B)当地年度最高和最低气温
(C)当地历史最高和最低轨温 (D)当地年度最高的最低轨温
37. 60 kg/m 钢轨的构造轨缝是()。
- (A)16 (B)17 (C)18 (D)20
38. 下列设备零件中,()尺寸对最大轨缝限制值(即构造轨缝)没有影响。
- (A)钢轨 (B)接头夹板 (C)接头螺栓 (D)轨枕扣件
39. 在螺纹道钉硫磺锚固作业中,溶制混合溶液时,需放入硫磺、水、砂子和石蜡,下列放

入顺序中,()是正确的。

- (A)先放硫磺,再放砂子和水泥,最后放石蜡
- (B)先放砂子,再放石蜡和砂子,最后放石蜡
- (C)先放水泥,再放硫磺,最后放石蜡和砂子
- (D)先放砂子,再放水泥,最后放硫磺和石蜡

40. 螺纹道钉硫磺锚固中使用的硫磺其纯度应在()以上。

- (A)85% (B)90% (C)95% (D)98%

41. 螺纹道钉硫磺锚固中使用的普通硅酸盐水泥,其强度标号应不低()。

- (A)325号 (B)400号 (C)425号 (D)525号

42. 下列几种硫磺:水泥:砂子和石蜡的比例中,()不满足螺纹道钉硫磺锚固作业的用料要求。

- (A)1:0.8:1.3:0.04 (B)1:0.4:1.2:0.02
- (C)1:0.6:1.4:0.03 (D)1:0.3:1.1:0.01

43. 线路上的伤损钢轨应用白铅油作好标记,连续轻伤有发展的标记是()。

- (A) | ←△→ | (B) | ←△△→ | (C) ↑△ (D) ↑△△

44. 线路上的伤损钢轨应用白铅油作好标记,()的标记是 ↑△△△。

- (A)连续重伤 (B)局部重伤 (C)连续轻伤 (D)局部轻伤

45. 下列钢轨伤损中,()为轻伤。

- (A)60kg/m 钢轨头部侧面磨耗 21 mm (B)60kg/m 钢轨顶擦伤 3 mm
- (C)钢轨头下颏透锈长度 30 mm (D)钢轨某一部位有裂纹

46. 钢轨总磨耗等于垂直磨耗与()之和。

- (A)侧面磨耗 (B)1/2 侧面磨耗
- (C)1/3 侧面磨耗 (D)1/4 侧面磨耗

47. 钢轨侧面磨耗在距踏面(标准断面)下()测量。

- (A)14 mm 范围内 (B)14 mm 处
- (C)16 mm 范围内 (D)16 mm 处

48. 钢轨垂直磨耗在钢轨顶面宽()测量。

- (A)2/3 处(距钢轨外侧) (B)1/2 处(距钢轨外侧)
- (C)1/3 处(距钢轨外侧) (D)1/4 处(距钢轨外侧)

49. 下列钢轨伤损中,()属重伤。

- (A)轨头下颏透锈长度 29 mm (B)钢轨低头 4 mm
- (C)钢轨有微小裂纹 (D)钢轨顶面上有长 52 mm、深 12 mm 的掉块

50. 在线路上垫入或撤出冻害垫板,在正线、到发线上顺坡长度一般应为冻起高度的()倍。

- (A)300 (B)400 (C)500 (D)600

51. 调高垫板应垫在大胶垫之间,一般情况下,每处调高垫板总厚度不超过()。

- (A)8 mm (B)10 mm (C)15 mm (D)20 mm

52. 轨距是钢轨踏面下()两股钢轨工作边之间的最小距离。

- (A)14 mm 处 (B)14 mm 范围内 (C)16 mm 处 (D)16 mm 范围内

53. 曲线正矢应用 20 mm 弦在钢轨踏面下()测量。

- (A)14 mm (B)14 mm 范围内 (C)16 mm 处 (D)16 mm 范围内
54. 无缝线路缓冲区接头螺栓扭矩应达到()N·m。
(A)600 (B)700 (C)800 (D)900
55. 60 kg/m 无缝线路维修周期为()Mt·km/km。
(A)90 (B)180 (C)270 (D)360
56. 60 kg/m 普通线路维修周期为()Mt·km/km。
(A)45 (B)90 (C)180 (D)270
57. 线路综合维修周期依据()确定。
(A)通过总重 (B)年通过总重
(C)机车轴重 (D)车辆轴重
58. 下列线路作业中,()不属临时补修的主要内容。
(A)更换和修理轨枕 (B)调整严重不良轨缝
(C)整修严重不良的道口设备 (D)垫入或撤出冻害垫板
59. 下列技术指标中,()不是线路保养质量的主要技术指标。
(A)线路设备状态评定合格率 (B)线路保养质量评定合格率
(C)道岔保养质量评定合格率 (D)动态检测质量合格率
60. 个别更换夹板后放行列车()。
(A)不限速 (B)限速 5 km/h
(C)限速 25 km/h (D)限速 45 km/h
61. 在 100~120 km/h 正线进行经常保养作业,作业后线路前后高低容许误差应小于()。
(A)4 mm (B)5 mm (C)6 mm (D)7 mm
62. 当 100~120 km/h 正线线路前后高低误差达到 9 mm 时,应进行()作业。
(A)综合维修 (B)经常保养 (C)临时补修 (D)线路中修
63. 当 100 km/h 以下正线线路前后高低误差达到()时,应进行经常保养作业。
(A)4 mm (B)6 mm (C)7 mm (D)10 mm
64. 施工地段放行列车减速,轨枕盒内及枕头道碴不少于()。
(A)1/3 (B)1/4 (C)1/2 (D)2/3
65. 在正线线路上个别插入短轨,其长度不得短于()。
(A)10 m (B)8 m (C)6 m (D)4.5 m
66. 50 kg/m 钢轨改道、更换垫板或冻害垫板作业时,在一股钢轨上,一处连续起下道钉或卸掉扣件数量不超过()个轨枕头。
(A)8 (B)7 (C)6 (D)5
67. 电气化铁路线路上进行起道作业的规定为()。
(A)双股起道量不超过 40 mm (B)单股起道量不超过 40 mm
(C)双股起道量不超过 30 mm (D)单股起道量不超过 30 mm
68. 正线上 50 kg/m 钢轨头部()为钢轨轻伤。
(A)垂直磨耗 8 mm,侧面磨耗 6 mm (B)垂直磨耗 8 mm,侧面磨耗 8 mm
(C)垂直磨耗 8 mm,侧面磨耗 10 mm (D)总磨耗 12 mm
69. 在垫砂作业中,已知标准股轨面下沉量为 +8 mm,对面股暗坑量为 +7 mm,两股钢轨水平差为 -3 mm,则对面股垫砂量为()mm。

(A)12 (B)4 (C)18 (D)2

70. 到发线上 75 kg/m 钢轨头部 ()mm 为钢轨轻伤。

(A)总磨耗 16 (B)垂直磨耗 10 (C)侧面磨耗 16 (D)侧面磨耗 17

71. 曲线实设最大超高,在单线上不得大于 ()。

(A)125 mm (B)135 mm (C)145 mm (D)150 mm

72. 曲线未被平衡的欠超高,一般应不大于 ()。

(A)65 mm (B)75 mm (C)80 mm (D)85 mm

73. 道口轮缘槽深度应为 ()mm。

(A)45~60 (B)60~90 (C)70~100 (D)90~100

74. 绝缘接头轨缝不得小于 ()。

(A)4 mm (B)5 mm (C)6 mm (D)9 mm

75. 轨头下颏透锈长度超过 ()为重伤钢轨。

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

76. 混凝土轨枕环裂裂缝宽度超过 ()为失效。

(A)0.4 mm (B)0.5 mm (C)0.6 mm (D)0.8 mm

77. 维修单根抽换轨枕作业,来车来不及穿入时,允许每隔 ()根轨枕有 1 根轨枕不穿入。

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

78. 分组打道钉时,其距离应不少于 ()根枕木。

(A)4 (B)5 (C)6 (D)7

79. 多人分组捣固时,其距离应不少于 ()根枕木。

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

80. 道岔护轨轮缘槽标准宽度为 42 mm,容许误差为 ()。

(A)+3, -1 mm (B)+3, -2 mm (C) ± 2 mm (D) ± 3 mm

81. 43 kg/m 钢轨垂直磨耗超过 ()为重伤钢轨。

(A)10 mm (B)9 mm (C)8 mm (D)7 mm

82. 在电气化铁路上进行拨道作业,线路中心位移不得超过 ()。

(A) ± 30 mm (B) ± 35 mm (C) ± 40 mm (D) ± 45 mm

83. 用道镐捣固时,扒碴长度自轨底中心向两侧各 ()。

(A)350~400 mm (B)400~450 mm

(C)450~500 mm (D)500~550 mm

84. 混凝土轨枕道镐捣固范围为自钢轨中心线向外各 ()。

(A)380~450 mm (B)400~450 mm

(C)400~480 mm (D)450~480 mm

85. 43 kg/m 钢轨的构造轨缝为 ()。

(A)14 mm (B)16 mm (C)18 mm (D)20 mm

86. 50 kg/m 钢轨 12.5 m 普通线路地段接头螺栓扭矩应不小于 ()。

(A)400 N·m (B)500 N·m (C)600 N·m (D)700 N·m

87. 无缝线路换出长钢轨,应根据机具的回收条件,放在道床肩上或道心,下列处所中,除 ()外其他处所均不得存放。

(A)桥梁上 (B)半径小于 650 m 曲线上 (C)道口处 (D)信号机附近

88. 设 a 为接头轨枕间距, b 为中部轨枕间距, c 为接头与中部轨枕过渡间距, a 、 b 、 c 的大小关系是()。

(A) $a > b > c$ (B) $b > c > a$ (C) $c > b > a$ (D) $a > c > b$

89. 铺设一标准 25 m 60 kg/m 钢轨, 采用钢筋混凝土枕, 每千米铺轨枕 1 600 根, 接头轨枕间距为 520 mm, 中部轨枕间距为()mm。

(A)630 (B)630.7 (C)635 (D)635.5

90. 为平衡列车在曲线运行时产生的(), 需要在曲线段将外轨抬高, 使车体内倾。

(A)向心力 (B)离心力 (C)向心速度 (D)离心速度

91. 下列现象中, () 不会引起线路爬行。

(A)钢轨在车轮作用下的波浪形弯曲 (B)钢轨温度变化
(C)列车制动 (D)钢轨轨距误差超限

92. 下列地点中, () 无需铺设护轮轨。

(A)跨越铁路、重要公路的立交桥; (B)20 m 以下小桥
(C)半径小于 600 mm 曲线 (D)道口铺面宽度范围内

93. 在垫板起道作业中, 基本股垫落量为 +6 mm, 另一股与基本股水平差为 +3 mm, 则另一股垫落量为()mm。

(A)+9 (B)-9 (C)+3 (D)-3

94. 下列措施中, () 不能防止线路爬行。

(A)增加轨撑 (B)拧紧螺栓 (C)夯实道床 (D)安装防爬设备

95. 正线上 60 kg/m 钢轨头部()mm 为钢轨轻伤。

(A)总磨耗 14 (B)垂直磨耗 8 (C)垂直磨耗 9 (D)侧面磨耗 17

96. 起道时放置起道机, () 不正确。

(A)接头放在接缝下 (B)直线上放在钢轨里口
(C)曲线上股放在里口 (D)曲线上股放在外口

97. 道镐作业打镐数量视起道量而定, 木枕起道量在()以内打 18 镐。

(A)5 mm (B)9 mm (C)6~9 mm (D)6~14 mm

98. 下列地点中, 除()外, 其他地点在起道捣固时均需加强捣固。

(A)小腰 (B)大腰 (C)接头 (D)撬中间

99. 道镐作业打镐数量视起道量而定, 木枕起道量超过 20 mm, 打()镐。

(A)18 (B)20 (C)22 (D)23

100. 螺栓折断、严重锈蚀、丝扣损坏或杆径磨耗超过()应及时更换。

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

101. 线路轨距超限或变化率不合要求, 以及拨道后有个别碎弯, 应进行()作业。

(A)起道 (B)改道 (C)拨道 (D)矫直钢轨

102. () 是根据线路变化情况, 在全年度和线路全长范围内进行的有计划、有重点的养护, 以保持线路质量经常处于均衡状态。

(A)综合维修 (B)经常保养 (C)临时补修 (D)线路中修

103. 混凝土枕挡肩破损长度为挡肩长度的()是严重伤损。

(A)1/3 以上 (B)1/2 以上 (C)1/4~1/3 (D)1/3~1/2

104. 下列混凝土枕伤损中,()为轨枕失效。
 (A)纵向水平裂缝基本贯通(缝宽大于0.5 mm)
 (B)承轨槽压溃,深度超过2 mm
 (C)挡肩破损,接近失去支承能力(破损长度超过挡肩长度的1/2)
 (D)明显折断
105. 轨顶面剥落掉块,()属钢轨折断。
 (A)长度超过50 mm,深度超过8 mm (B)长度超过30 mm,深度超过10 mm
 (C)长度超过30 mm,深度超过8 mm (D)长度超过50 mm,深度超过10 mm
106. 站线上个别插入的短轨不得短于()。
 (A)4 m (B)4.5 m (C)6 m (D)6.5 m
107. 25 m 钢轨地段,更换钢轨或调整轨缝时的轨温限制范围为()。
 (A) $(t_z - 20\text{ }^\circ\text{C}) \sim (t_z + 20\text{ }^\circ\text{C})$ (B) $(t_z - 25\text{ }^\circ\text{C}) \sim (t_z + 25\text{ }^\circ\text{C})$
 (C) $(t_z - 30\text{ }^\circ\text{C}) \sim (t_z + 30\text{ }^\circ\text{C})$ (D) $(t_z - 35\text{ }^\circ\text{C}) \sim (t_z + 35\text{ }^\circ\text{C})$
108. 混凝土轨枕地段用手提电镐捣固,一般起道量在20 mm以下时,每根轨枕捣固() s。
 (A)35 (B)40 (C)45 (D)50
109. 用手提电镐捣固时,应随时摆动镐板,不得按在一处不动。一般捣固镐()。
 (A)先与轨枕边垂线成 45° 角,以后逐渐增大,到结束时为 80° 角
 (B)先与轨枕边垂线成 30° 角,以后逐渐增大,到结束时为 60° 角
 (C)先与轨枕边垂线成 80° 角,以后逐渐减小,到结束时为 45° 角
 (D)先与轨枕边垂线成 60° 角,以后逐渐减小,到结束时为 30° 角
110. 道镐手工捣固时,第二排镐应落在距轨枕边约()处,混凝土轨枕略远一点,避免打伤轨枕。
 (A)5~10 mm (B)10~20 mm (C)20~30 mm (D)30~40 mm
111. 在使用道镐手工捣固作业中,()是正确的举镐姿势。
 (A)举镐时身体直立,挺胸抬头,目视前方,重心放在前脚上
 (B)举镐时身体直立,挺胸抬头,目视前方,重心放在后脚上
 (C)举镐时身体向前倾斜约 15° ,挺胸抬头,目视前方,重心放在前脚上
 (D)举镐时身体向前倾斜约 15° ,挺胸抬头,目视前方,重心放在后脚上
112. 液压捣固机作业动作过程是()。
 (A)下插→张开→夹实→提升→转移
 (B)下插→夹实→张开→提升→转移
 (C)下插→夹实→提升→转移
 (D)下插→张开→提升→转移
113. 拨道大甩弯时,看道人最好距离拨道人()左右。
 (A)50 m (B)60 m (C)80 m (D)100 m
114. 列车通过改道作业地段,允许每隔()根枕木头有一根木枕不钉道钉。
 (A)1 (B)2 (C)6 (D)7
115. 扣板与轨底及铁座、铁座与小胶垫离缝不应超过()。
 (A)1 mm (B)2 mm (C)3 mm (D)4 mm

116. 零号扣板螺旋道钉孔中心至轨底边的距离为()。
 (A)31 mm (B)33 mm (C)35 mm (D)37 mm
117. 50 kg/m 钢轨每股内外扣板号码之和必等于()。
 (A)6 (B)10 (C)16 (D)34
118. 铝热焊缝边距枕边缘不得少于()。
 (A)40 mm (B)50 mm (C)60 mm (D)70 mm
119. 电动捣固扒碴,起道超过 20 mm 以上,扒出轨枕盒()石碴。
 (A)1/4 (B)1/3 (C)1/2 (D)2/3
120. 在扒道床时,()为正确的扒碴顺序。
 (A)先扒左股外口,再扒右股内口,转身扒右股外口,最后扒左股内口
 (B)先扒左股内口,再扒右股外口,转身扒右股内口,最后扒左股外口
 (C)先扒右股外口,再扒左股外口,转身扒左股内口,最后扒右股内口
 (D)先扒右股内口,再扒左股内口,转身扒左股外口,最后扒右股外口
121. 液压捣固机每次夹实时,捣固掌夹到行程终了以后,应在道床内轨枕两侧夹持()s。
 (A)1~2 (B)2~3 (C)3~4 (D)4~5
122. 拆开接头成段调整轨缝使用短轨头时,拉开的最大空隙不得超过()。
 (A)90 mm (B)110 mm (C)130 mm (D)150 mm
123. 其他站线双头及鱼尾形夹板中央裂纹(中间两螺栓上范围内)超过(),应及时更换。
 (A)11 mm (B)12 mm (C)15 mm (D)17 mm
124. 修理木枕,可用()的方法修理机械磨损的木枕。
 (A)捆扎 (B)腻缝 (C)打钉板 (D)镶补
125. 在直线上顺坡的超高,有缓和曲线时不得大于() mm。
 (A)10 (B)15 (C)20 (D)25
126. 非同类轨枕不得混铺。混凝土枕与木枕的分界处,距钢轨接头不得少于()根轨枕。
 (A)3 (B)4 (C)5 (D)6
127. 站线平直及异形夹板中央裂纹(中间两螺栓孔范围内)超过()应及时更换。
 (A)3 mm (B)5 mm (C)19 mm (D)11 mm
128. 使用新木枕要钻道钉孔,孔深有垫板时为()。
 (A)100 mm (B)110 mm (C)120 mm (D)130 mm
129. 在 100 km/h 以下正线缓和曲线地段,三角坑偏差达到 8 mm 时需要进行()。
 (A)综合维修 (B)经常保养 (C)临时补修 (D)线路中修
130. 三角坑容许偏差管理值即为在延长()的距离内不允许超过的三角坑偏差值。
 (A)13 m (B)16 m (C)18 m (D)20 m
131. 检查三角坑时基长为()。
 (A)4 m (B)4.5 m (C)6 m (D)6.25 m
132. 轨向偏差是用()测量的最大矢度值。
 (A)1 m 尺 (B)5 m 弦 (C)10 m 弦 (D)20 m 弦

133. 曲线半径为 650 m 的到发线,圆曲线正矢连续差容许偏差为()mm。
(A)6 (B)8 (C)10 (D)12
134. 曲线半径为 700 m 的正线,缓和曲线的正矢与计算正矢差容许偏差为() mm。
(A)3 (B)4 (C)6 (D)9
135. 曲线半径为 800 m 的正线,圆曲线正矢最大最小值差容许偏差为()mm。
(A)3 (B)6 (C)9 (D)12
136. 使用液压直轨器时,活塞行程不宜大于(),防止发生故障。
(A)60 mm (B)65 mm (C)70 mm (D)75 mm
137. 70 kg/m 钢轨头部侧面磨耗超过()mm 时为重伤钢轨。
(A)15 (B)17 (C)29 (D)21
138. ()钢轨头部侧面磨耗超过 17 mm 时为重伤钢轨。
(A)43 kg/m (B)50 kg/m (C)60 kg/m (D)75 kg/m
139. 钢轨顶面波浪形磨耗谷深超过() mm 时为钢轨轻伤。
(A)0.5 (B)1 (C)1.5 (D)2
140. 垫碴起道时,一次垫入的厚度不得超过()。
(A)20 mm (B)30 mm (C)40 mm (D)50 mm
141. 垫碴起道时,抬起高度不得超过()。
(A)20 mm (B)30 mm (C)40 mm (D)50 mm
142. 下列情况中,()应对轨缝进行调整。
(A)25 m 钢轨地段每千米总误差为 75 mm
(B)线路爬行量为 15 mm
(C)12.5 m 钢轨段出现连续 4 个瞎缝
(D)12.5 m 钢轨地段出现连续 2 个轨缝大于构造轨缝
143. 线路爬行量超过()时,应对轨缝进行调整。
(A)15 mm (B)18 mm (C)20 mm (D)25 mm
144. 下列现象中,()现象出现时,应对轨缝进行调整。
(A)25 m 钢轨地段每公里瞎缝超过 10%
(B)25 m 钢轨地段每公里轨缝大于构造轨缝数量超过 10%
(C)12.5 m 钢轨地段连续出现 2 个瞎缝
(D)12.5 m 钢轨地段连续出现 3 个轨缝大于构造轨缝
145. 对个别焊道凸凹、鞍形磨耗,应使用小型磨轨机打磨。打磨后用 1 m 直尺测量,不平度应小于() mm。
(A)0.3 mm (B)0.4 mm (C)0.5 mm (D)0.6 mm
146. 在线路上垫入或撤出冻害垫板,在除到发线以外其他站线上,顺坡长度一般为冻起高度的()倍。
(A)300 (B)400 (C)500 (D)600
147. 冻害垫板作业,顺垫板重叠使用不得超过()块。
(A)2 (B)3 (C)5 (D)6
148. 冻害垫板作业,垫入顺垫板总厚度不得超过()mm。
(A)10 (B)15 (C)20 (D)25