

TIELU ZHIYE JINENG JIANDING CANKAO CONGSHU

铁路职业技能鉴定参考丛书

客车检车员

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：韦和春 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 978-7-113-09305-1



9 787113 093051 >

ISBN 978-7-113-09305-1/U · 2381

定 价：35.00 元

铁路职业技能鉴定参考丛书

客车检车员

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,全书分为六大部分,包括中级练习题、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

客车检车员/铁道部人才服务中心组织编写. —北京:中国铁道出版社, 2008.12
(铁路职业技能鉴定参考丛书)
ISBN 978-7-113-09305-1

I. 客… II. 铁… III. 铁路车辆: 客车—车辆检修—职业技能鉴定—习题
IV. U279.3-44

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 005351 号

铁路职业技能鉴定参考丛书

书 名: 客车检车员

作 者: 铁道部人才服务中心组织编写

责任编辑: 韦和春 王明容 电话: 021-73139 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 5 月第 2 次印刷

开 本: 787 mm × 1 092 mm 1/16 印张: 16 字数: 386 千

印 数: 5 001~10 000 册

书 号: ISBN 978-7-113-09305-1/U · 2381

定 价: 35.00 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：王胜、王孺启、陈凯、杨金凤等同志。刘一平、吕鹏冲、李存海、巩文泽、向征、刘志勇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 中 级 工

一、客车检车员中级练习题	1
(一) 选择题	1
(二) 判断题	50
二、客车检车员中级练习题参考答案	58
(一) 选择题	58
(二) 判断题	60

第二部分 高 级 工

一、客车检车员高级练习题	62
(一) 选择题	62
(二) 判断题	113
二、客车检车员高级练习题参考答案	121
(一) 选择题	121
(二) 判断题	123

第三部分 技 师

一、客车检车员技师练习题	125
(一) 填空题	125
(二) 选择题	130
(三) 判断题	141
(四) 简答题	147
(五) 计算题	149
(六) 论述题	149
(七) 绘图题	150
二、客车检车员技师练习题参考答案	151
(一) 填空题	151
(二) 选择题	152
(三) 判断题	153
(四) 简答题	153
(五) 计算题	162
(六) 论述题	164

(七) 绘图题	171
---------	-----

第四部分 高级技师

一、客车检车员高级技师练习题	173
(一) 填空题	173
(二) 选择题	179
(三) 判断题	190
(四) 简答题	196
(五) 计算题	198
(六) 论述题	198
(七) 绘图题	199
二、客车检车员高级技师练习题参考答案	200
(一) 填空题	200
(二) 选择题	201
(三) 判断题	202
(四) 简答题	202
(五) 计算题	213
(六) 论述题	214
(七) 绘图题	222

第五部分 共性规章类 (适用本工种的所有等级)

一、共性规章类练习题	224
(一) 选择题	224
(二) 判断题	235
二、共性规章类练习题参考答案	240
(一) 选择题	240
(二) 判断题	240

第六部分 职业道德类 (适用本工种的所有等级)

一、职业道德类练习题	242
(一) 选择题	242
(二) 判断题	244
二、职业道德类练习题参考答案	247
(一) 选择题	247
(二) 判断题	247

第一部分 中 级 工

一、客车检车员中级练习题

(一) 选择题

1. 由前向后投影所得的视图是 ()。
(A) 俯视图 (B) 主视图 (C) 左视图 (D) 右视图
2. 标准直齿圆柱齿轮的周节等于 π 与 () 相乘。
(A) 齿数 (B) 常数 (C) 模数 (D) 压力角
3. 有一渐开线直齿圆柱齿轮的模数为 2 mm, 齿数为 25, 其分度圆的直径应为 ()。
(A) 25 mm (B) 50 mm (C) 60 mm (D) 40 mm
4. 利用带传动时其传动比 ()。
(A) 恒定 (B) 不恒定 (C) 太大 (D) 太小
5. 齿轮传动的传动比是 ()。
(A) 变化的 (B) 可调节的 (C) 常数 1 (D) 恒定的
6. 三角皮带的公称长度是指三角带的 ()。
(A) 外周长度 (B) 节线长度
(C) 内周长度 (D) 内外周长度的一半
7. 机器中的构件是指相互之间能做 () 运动的物体。
(A) 相对 (B) 匀速 (C) 加速 (D) 变速
8. 机器的主要功能是为了利用 () 做功。
(A) 热能 (B) 机械能 (C) 动能 (D) 能量消耗
9. 零件的最大极限尺寸与最小极限尺寸之差称为 ()。
(A) 公差 (B) 配合 (C) 上偏差 (D) 下偏差
10. 当一对相互啮合的渐开线齿轮的中心距发生少量改变后, 其瞬时传动比将 ()。
(A) 保持原值 (B) 发生变化 (C) 增大 (D) 减少
11. 机械图样中, 标准圆角 $R8_{\max}$ 的表示意义是此圆角 ()。
(A) 最大 8 mm, 最小为 0
(B) 最大 8 mm, 最小不限制
(C) 最小 8 mm, 最大不限制
(D) 只能为 8 mm, 不能加大也不能缩小
12. 单位面积上的内力称为 ()。
(A) 应力 (B) 集中力 (C) 重力 (D) 约束力
13. 滚动轴承内径尺寸公差为 ()。
(A) 上偏差为负值 (B) 下偏差为负值

- (C) 上偏差为正值 (D) 下偏差为正值
14. 可以出现死点位置的平面连杆机构是 ()。
(A) 以曲柄为主动件的曲柄摇杆机构 (B) 以曲柄为主动件的曲柄滑块机构
(C) 两摇杆不等长的双摇杆机构 (D) 双曲柄机构
 15. 要使齿轮等传动零件在轴上固定可靠并传递较大的扭矩, 采用的方法是 ()。
(A) 紧定螺钉固定 (B) 键连接
(C) 轴肩固定 (D) 轴套固定
 16. 在传动机构中, 主动轮与从动轮的转速之比大于 1 时, 则从动轮的转速较之主动轮 ()。
(A) 增高 (B) 降低 (C) 不变 (D) 速度为零
 17. 蜗杆与蜗轮的轴线在空间交错成 ()。
(A) 45° (B) 60° (C) 30° (D) 90°
 18. 副风缸体的下方设有一个直径为 () 的小螺丝孔, 以便安装排水塞门, 能及时排出缸内的污物和凝结水, 也可代替缓解阀的作用。
(A) 13 mm (B) 14 mm (C) 15 mm (D) 16 mm
 19. 与钢相比, 铸铁工艺性能突出的特点是 ()。
(A) 可焊性好 (B) 淬透性好 (C) 铸造性能好 (D) 锻造性能好
 20. 45 钢属于 ()。
(A) 低碳钢 (B) 中碳钢 (C) 高碳钢 (D) 合金钢
 21. 常用扳子的材料一般为 ()。
(A) 硬质合金 (B) 高速钢 (C) 碳素工具钢 (D) 合金钢
 22. 在图样中标注尺寸的四个要素是尺寸线、尺寸箭头、() 和尺寸数字。
(A) 尺寸公差 (B) 尺寸基准 (C) 尺寸符号 (D) 尺寸界线
 23. 零件实际尺寸和相应的基本尺寸 ()。
(A) 完全相同 (B) 完全不同 (C) 不完全相同 (D) 不完全相关
 24. 油压机的压力 ()。
(A) 是固定不变的 (B) 随工件抵抗力增大而减小
(C) 随工件抵抗力增大而增大 (D) 以上三者都不是
 25. 风动工具的正常作风压应 ()。
(A) 不大于 0.4 MPa (B) 不小于 0.4 MPa
(C) 不小于 0.5 MPa (D) 等于 0.4~0.5 MPa
 26. 确定图形中各部分之间或与基准之间相对位置的尺寸称为 ()。
(A) 定形尺寸 (B) 基准尺寸 (C) 定位尺寸 (D) 公称尺寸
 27. 工件低温回火的温度为 ()。
(A) $150\sim 250^\circ\text{C}$ (B) $300\sim 450^\circ\text{C}$ (C) $500\sim 650^\circ\text{C}$ (D) $700\sim 850^\circ\text{C}$
 28. 控制阀属于液压系统的 () 部分。
(A) 动力 (B) 执行 (C) 控制 (D) 辅助
 29. 设计时给定的尺寸称为 ()。
(A) 基本尺寸 (B) 实际尺寸 (C) 极限尺寸 (D) 公差
 30. 车钩钩身横裂纹在同一断面总长度超过 50 mm 时, 须 ()。

- (A) 焊修后加补强板 (B) 焊修后退火处理
(C) 焊修后回火处理 (D) 报废
31. 圆弹簧的自由高与荷重高之差称为圆弹簧的 ()。
(A) 柔度 (B) 挠度 (C) 刚度 (D) 弹性
32. 分配阀缓解不良的原因是 ()。
(A) 工作风缸漏泄 (B) 缓解弹簧折断
(C) 充气止回阀漏泄 (D) 均衡活塞杆排气口堵塞
33. 车钩由 () 三个主要部分组成。
(A) 钩舌、钩舌销、钩尾 (B) 钩头、钩舌、钩尾框
(C) 钩头、钩身、钩尾 (D) 钩头、钩尾、钩尾框
34. 22 型客车常用的车钩是 () 车钩。
(A) 1 号 (B) 2 号 (C) 13 号 (D) 15 号
35. 25 型客车常用的车钩是 () 车钩。
(A) 1 号 (B) 2 号 (C) 13 号 (D) 15C 号
36. 2 号缓冲器环弹簧斜面角度为 ()。
(A) 30° (B) 25° (C) 20° (D) 15°
37. 两车钩缓冲器的最大压缩量为 ()。
(A) 130 mm (B) 150 mm (C) 80 mm (D) 30 mm
38. 缓冲器受力后的最大变形量, 称为缓冲器的 ()。
(A) 容量 (B) 能量吸收率 (C) 最大作用力 (D) 行程
39. () 缓冲器是客车常用缓冲器。
(A) 1 号 (B) 2 号 (C) 3 号 (D) MT-3 型
40. 列车软管组成后, 须进行水压强度试验, 其水压为 ()。
(A) 800 kPa (B) 900 kPa (C) 1 000 kPa (D) 700 kPa
41. 客车闸瓦托各部磨耗运用限度不得大于 ()。
(A) 3 mm (B) 4 mm (C) 5 mm (D) 6 mm
42. 客车基础制动装置的各部圆销与圆销孔组装间隙的运用限度是 ()。
(A) 3 mm (B) 2 mm (C) 4 mm (D) 1 mm
43. 运行速度不超过 120 km/h 的列车在任何线路坡道上的紧急制动距离为 ()。
(A) 600 m (B) 800 m (C) 1 000 m (D) 1 200 m
44. 普通客车每 100t 列车重量的换算闸瓦压力应不低于 () (115 km/h)。
(A) 220 kN (B) 240 kN (C) 260 kN (D) 660 kN
45. 轮对外侧碾宽运用限度不大于 ()。
(A) 2 mm (B) 5 mm (C) 4 mm (D) 3 mm
46. 同一制动梁两端闸瓦厚度差运用限度规定为 ()。
(A) 10 mm (B) 14 mm (C) 20 mm (D) 30 mm
47. 客车同一转向架左右旁承间隙之和的运用限度为 ()。
(A) 2~6 mm (B) 3~6 mm (C) 4~6 mm (D) 5~6 mm
48. 国际联运、特快及部属客车、直快客车轮辋厚度运用限度规定不得小于 ()。
(A) 25 mm (B) 24 mm (C) 23 mm (D) 22 mm

49. “车统一26”是()。
- (A) 检车员工作手册 (B) 车辆修竣通知
(C) 车辆检修回送单 (D) 良好车辆送往修理线装备单
50. 送往车辆工厂的色票为“车统一()”。
- (A) 16 (B) 17 (C) 18 (D) 19
51. “车统一20”是()色票。
- (A) 送往附近列检所 (B) 送往修理专用线
(C) 需要倒装 (D) 送往车辆段
52. 由于()需要停止自动制动机作用而未停止的车辆禁止编入列车。
- (A) 三通阀不良 (B) 制动梁破损
(C) 回送检修车 (D) 装载的货物
53. 《铁路技术管理规程》规定, 列车机车与第一辆车的制动软管的连接由()负责。
- (A) 列检人员 (B) 调车作业人员
(C) 机车乘务组 (D) 运转车长
54. 运用客车十大“卡死”制度规定, 客车运行途中踏面擦伤深度超过()要甩车。
- (A) 0.5 mm (B) 1.0 mm (C) 1.5 mm (D) 2.0 mm
55. 运用客车十大“卡死”制度规定, 外属客车出库时踏面擦伤深度不能大于()。
- (A) 1.0 mm (B) 1.5 mm (C) 0.5 mm (D) 1.2 mm
56. ()不属于运用客车三捆绑(或固定措施)的范围。
- (A) 钩提杆 (B) 截断塞门
(C) 折角塞门 (D) 车钩防跳装置
57. 到东北、西北、华北地区的客车, 应在()完成防寒整备工作。
- (A) 10月上旬 (B) 10月中旬 (C) 10月下旬 (D) 11月上旬
58. 快速客车轮辋厚度的运用限度都是不小于()。
- (A) 25 mm (B) 26 mm (C) 27 mm (D) 28 mm
59. 快速客车踏面圆周磨耗深度的运用限度都是不大于()。
- (A) 5 mm (B) 6 mm (C) 7 mm (D) 8 mm
60. 速度标记为 160 km/h 的运用快速客车同一转向架轮径差不超过()。
- (A) 5 mm (B) 10 mm (C) 15 mm (D) 20 mm
61. 运用中快速客车同一辆车轮径差不超过()。
- (A) 20 mm (B) 30 mm (C) 40 mm (D) 50 mm
62. 从板是车辆()部分的部件之一。
- (A) 转向架 (B) 车钩缓冲装置 (C) 制动装置 (D) 车体
63. 运用中快速客车制动盘摩擦盘面热裂纹长度距制动盘边缘 10 mm 以外/内分别小于()。
- (A) 100 mm/70 mm (B) 98 mm/68 mm
(C) 95 mm/65 mm (D) 90 mm/60 mm
64. 制动机的制动倍率一般为()。
- (A) 5~6 (B) 6~7 (C) 7~8 (D) 8~9

65. 快速运用客车闸片厚度在 A1 修时, 其限度为不小于 ()。
- (A) 15 mm (B) 20 mm (C) 5 mm (D) 10 mm
66. 车辆制动单车制动感度试验时, 要求制动主管减压达到 () 之前发生制动作用。
- (A) 20 kPa (B) 40 kPa (C) 60 kPa (D) 80 kPa
67. 客车空气弹簧差压阀试验时, 要求两侧的空气弹簧压力差不得超过 ()。
- (A) 150 kPa (B) 190 kPa
(C) (150 ± 20) kPa (D) (190 ± 20) kPa
68. TFX1 型防滑器显示代码信息中, () 表示第三轴防滑排风阀的充风电磁铁故障。
- (A) 3.0 (B) 4.1 (C) 2.0 (D) 2.1
69. TFX1 型防滑器显示代码信息中, () 表示有两条轴以上的速度部件出现固定故障。
- (A) 1.0 (B) 3.0 (C) 7.0 (D) 5.0
70. F8 型电空制动机在性能上 ()。
- (A) 减少了制动时列车纵向冲动 (B) 缩短了制动距离
(C) 改善了列车的缓解性能 (D) A、B、C 所述的三种综合
71. TFX1 型防滑器系统采用了 () 防滑判据。
- (A) 1 种 (B) 2 种 (C) 3 种 (D) 4 种
72. “三阀一缸”指的是 ()。
- (A) 高度阀、差压阀、空重车阀、缓解风缸
(B) 高度阀、差压阀、空重车阀、工作风缸
(C) 高度阀、差压阀、空重车阀、单元制动缸
(D) 高度阀、差压阀、空重车阀、副风缸
73. F8 型分配阀有 () 作用位。
- (A) 4 个 (B) 5 个 (C) 6 个 (D) 7 个
74. 104 型集成式电空制动机具有电空紧急制动功能, 紧急制动制动缸压力为 ()。
- (A) (400 ± 10) kPa (B) (410 ± 10) kPa
(C) (420 ± 10) kPa (D) (430 ± 10) kPa
75. 104 型集成式电空制动机具有阶段缓解功能, 阶段缓解次数不少于 ()。
- (A) 3 次 (B) 5 次 (C) 7 次 (D) 9 次
76. 空气弹簧转向架差压阀的压差过大, ()。
- (A) 会导致空气弹簧过载破损 (B) 不会影响车辆运行安全
(C) 有利于两侧空气弹簧压力速度平衡 (D) 会恶化车辆垂直动力性能
77. 车辆制动装置做单车漏泄试验时的保压时间为 1 min, 其压力降低应不大于 ()。
- (A) 10 kPa (B) 20 kPa (C) 30 kPa (D) 40 kPa
78. 104 型分配阀组成是 ()。
- (A) 主阀和紧急阀 (B) 主阀和辅助阀
(C) 辅助阀和紧急阀 (D) 主阀、紧急阀和中间体
79. 高度阀与差压阀是空气弹悬挂系统中的重要部件, 它们 ()。

- (A) 和制动系统无关 (B) 属于制动系统
(C) 不属于制动系统, 但与制动系统有密切关系 (D) 以上都不对
80. 104 型集成式电空制动机实现了真正意义上的集成, 可根据不同要求进行部件的选择安装组成, 可实现 () 等功能。
(A) 104 空气制动 (B) 104 电空制动
(C) 104 空气制动和 104 电空制动 (D) 以上都不对
81. () 故障, 使 104 型集成电空制动机发生缓解不良或不缓解。
(A) 主阀 (B) 紧急阀 (C) 辅助阀 (D) 中间体
82. 车辆制动倍率 ()。
(A) 大于车辆制动杠杆倍率 (B) 等于车辆制动杠杆倍率
(C) 等于车辆制动杠杆倍率乘传动效率 (D) 小于车辆制动杠杆倍率
83. () 的最大限度值主要是考虑怎样使运转中的车轮在施行制动时不发生滑行。
(A) 制动倍率 (B) 制动率 (C) 闸瓦压力 (D) 制动力
84. 104 型分配阀采用的是 () 控制间接作用方式。
(A) 工作风缸和制动管压力 (B) 制动缸压力
(C) 总风缸压力 (D) 副风缸压力
85. 104 型分配阀采用紧急制动与常用制动分开控制, 为此专设 () 来控制紧急制动作用。
(A) 104 型主阀 (B) 辅助阀 (C) 紧急阀 (D) 空重车阀
86. TFX1 型制动防滑器具有电源自动通断功能, 当制动管压力超过 () 时电源自动接通。
(A) 150 kPa (B) 160 kPa (C) 200 kPa (D) 240 kPa
87. 对装有 F8 型分配阀的车辆进行紧急制动试验时, 列车管减压 () 以前, 制动机应发生紧急制动作用。
(A) 100 kPa (B) 120 kPa (C) 150 kPa (D) 170 kPa
88. 踏面清扫器的作用是 ()。
(A) 清扫车轮踏面, 改善轮轨间的黏着状态
(B) 通过闸瓦磨削可消除车轮踏面与钢轨接触产生的滚动疲劳
(C) 承担部分制动力的作用
(D) A、B、C 所述的三种综合
89. F8 型电空制动机采用 ()。
(A) 4 线制 (B) 5 线制 (C) 6 线制 (D) 线制
90. 当 F8 型分配阀不作为电空制动使用时, 其转换盖板应放在一次缓解位, 即盖板上的箭头 ()。
(A) 向下 (B) 向左 (C) 向上 (D) 向右
91. 在单车试验时, 装有 104 型分配阀的车辆进行紧急制动试验, 其制动缸的最高压力应为 ()。
(A) (420 ± 10) kPa (B) (480 ± 10) kPa
(C) (420 ± 20) kPa (D) (480 ± 20) kPa
92. 单车试验器的压力表每 () 校验一次。

- (A) 1 个月 (B) 半个月 (C) 2 个月 (D) 3 个月
93. 普通单车试验器的回转阀有 () 作用位置。
(A) 3 个 (B) 4 个 (C) 5 个 (D) 6 个
94. 单车试验器做“安定试验”时,手柄应移至 () 进行减压。
(A) 第二位 (B) 第三位 (C) 第五位 (D) 第四位
95. 客运列车在运行途中如遇自动制动机临时故障,允许关门一辆,但 () 不能为关门车。
(A) 机后第一辆 (B) 中部一辆 (C) 最后一辆 (D) 倒数第二辆
96. 缓冲器是车辆 () 部分的部件之一。
(A) 转向架 (B) 车钩缓冲装置 (C) 制动装置 (D) 车体
97. 快速旅客列车在平直道上每 100 t 列车重量的换算合成闸片压力应不低于 ()。
(A) 220 kN (B) 260 kN (C) 660 kN (D) 320 kN
98. 目前我国采用的车辆检修制度是 ()。
(A) 定期检修 (B) 里程检修
(C) 日常保养 (D) A、B、C 所述的三种综合
99. “车统一5”是 ()。
(A) 客车技术卡片 (B) 客车报废记录单
(C) 车辆破损技术记录 (D) 检车员手册
100. 入库列车的技术检查时间应不少于 ()。
(A) 5 h (B) 6 h (C) 7 h (D) 8 h
101. () 能够确切地表示机车车辆制动的能力。
(A) 制动率 (B) 制动倍率 (C) 制动力 (D) 制动功率
102. 为旅客服务的的客车是 ()。
(A) 硬座车、硬卧车 (B) 餐车、行李车
(C) 行李车、邮政车 (D) 邮政车、医疗车
103. 底架两心盘中心线的水平距离称为 ()。
(A) 车辆全轴距 (B) 固定轴距 (C) 车辆定距 (D) 底架长度
104. 机车车辆限界 () 建筑物接近限界。
(A) 大于 (B) 小于 (C) 大于或等于 (D) 小于或等于
105. 在保证车辆强度、刚度和使用寿命的条件下, () 越小越经济。
(A) 轴重 (B) 比容系数 (C) 自重系数 (D) 自重
106. 凡铁道部所属车辆均应涂打 () 标记。
(A) 配属 (B) 路徽 (C) 国徽 (D) MC
107. 新制客货车用 RD 型滚动轴承车轴的轴颈直径为 ()。
(A) 120 mm (B) 145 mm (C) 130 mm (D) 150 mm
108. 车轴承受最大应力的部位是 ()。
(A) 轴颈 (B) 防尘板座 (C) 轮座 (D) 轴中央部
109. 车轮轮缘具有 () 功能。
(A) 引导车轮沿轨道滚动 (B) 防止车轮脱轨
(C) 使车轮顺利通过道岔 (D) A、B、C 所述的三种综合

110. () 转向架的弹簧支柱做成偏心结构。
(A) 202 型 (B) 206 型 (C) 209 型 (D) Z26 型
111. 我国新制客车缓冲器使用的是 ()。
(A) G1 型 (B) G2 型 (C) G3 型 (D) ST 型
112. G1 型缓冲器的主要优点是 ()。
(A) 缓冲能量大 (B) 制造工艺简单
(C) 作用性能灵敏而缓和 (D) 强度大
113. () 空气制动机设有空重车调整装置。
(A) KC 型 (B) KD 型 (C) 120 型 (D) 104 型
114. 目前我国广泛采用 () 制动机。
(A) 真空 (B) 直通空气 (C) 自动空气 (D) 直通自动空气
115. 制动装置中, 把压力空气的压力变成机械推力的部分是 ()。
(A) 制动缸 (B) 三通阀或分配阀 (C) 副风缸 (D) 闸瓦
116. 制动机的试验顺序是 ()。
(A) 列车试验、单车试验、试验台试验
(B) 试验台试验、列车试验、单车试验
(C) 单车试验、列车试验、试验台试验
(D) 试验台试验、单车试验、列车试验
117. 手制动机一般装在车辆的 ()。
(A) 二位车端 (B) 一位车端
(C) 中部 (D) 一、二位车端及中部均可
118. 车辆制动的基础制动装置采用 ()。
(A) 拉杆传动 (B) 杠杆及拉杆传动
(C) 杠杆传动 (D) 风动传动
119. 轮对在车床上卡装, 加工和校对的基准是 ()。
(A) 两轴颈中心线 (B) 两轮座中心线
(C) 两中心孔中心线 (D) 轴身中心线
120. 42726T/152726T 型轴承组装于车轴轴颈前, 应进行 ()。
(A) 清洗、加热 (B) 清洗、选配、加热
(C) 选配、压装 (D) 清洗、选配、压装
121. 装用 42726T/152726T 型轴承车辆在厂修时, 必须 ()。
(A) 将轴承分解检修 (B) 将轴承原拆原装
(C) 换装已检修好的轴承 (D) 换装新轴承
122. 厂、段修时, 手制动机轴有裂纹折损须 ()。
(A) 更换 (B) 段接 (C) 焊接 (D) 段接或焊接
123. 厂、段修时, 车钩缓冲装置须 ()。
(A) 局部分解 (B) 对关键部位分解
(C) 全部分解 (D) 进行缓冲器分解
124. 钻孔清除切屑必须 ()。
(A) 用棉纱擦掉 (B) 用嘴吹

- (C) 用戴手套的手清除 (D) 用刷子清扫
125. 车辆弹簧采用 ()。
- (A) 60Si2Mn 钢 (B) 65Mn 钢 (C) T7A 钢 (D) GCr15 钢
126. Q235-A 中的 Q 表示 ()。
- (A) 普通碳钢 (B) 钢的屈服点 (C) 普通结构钢 (D) 优质钢
127. C 级铸钢属于 () 铸钢。
- (A) 低碳 (B) 中碳 (C) 高强度低合金 (D) 高合金
128. QT450-10 是 ()。
- (A) 灰铸铁 (B) 可锻铸铁 (C) 球墨铸铁 (D) 合金铸铁
129. 材料的硬度属于 ()。
- (A) 物理性能 (B) 化学性能 (C) 工艺性能 (D) 机械性能
130. 制造滚动轴承应选用 () 材料。
- (A) 40Cr (B) 20CrMnTi (C) GCr15 (D) 2Cr13Mo
131. 制造锉刀的常用材料是 ()。
- (A) 45 钢 (B) T8 A 钢 (C) T10 A 钢 (D) T12 A 钢
132. 普通、优质、高级优质碳素钢是按 () 进行区分的。
- (A) 力学性能高低 (B) 工艺性能好坏
- (C) S, P 含量多少 (D) Mn, Si 含量多少
133. 滚动轴承内圈与轴的配合为 ()。
- (A) 基轴制过盈配合 (B) 基孔制过盈配合
- (C) 非标准过盈配合 (D) 基孔制间隙配合
134. 当轴的基本偏差为 h 时, 其上偏差为 ()。
- (A) “+”值 (B) “0”值 (C) “-”值 (D) “±”值
135. 当公差带在零线下方时, 其基本偏差为 ()。
- (A) 下偏差 (B) 上偏差 (C) 零偏差 (D) 上偏差或下偏差
136. 位置度公差属于 ()。
- (A) 形状公差 (B) 定向公差 (C) 定位公差 (D) 跳动公差
137. 圆柱滚子轴承主要承受 ()。
- (A) 轴向载荷 (B) 径向载荷
- (C) 切向载荷 (D) 轴向和径向载荷
138. Z525 立钻的最大钻孔直径为 ()。
- (A) 5.25 mm (B) 52.5 mm (C) 25 mm (D) 525 mm
139. 研磨钢制工件平面最理想的研磨材料是 ()。
- (A) 软钢 (B) 铜 (C) 铝 (D) 灰铸铁
140. 平面研磨时工件应做 ()。
- (A) 直线运动 (B) 旋转运动
- (C) 有规则、有周期的运动 (D) 无规则、无周期的运动
141. 材料厚度 () 时, 可以在常温下冷弯曲。
- (A) ≤ 5 mm (B) ≤ 8 mm (C) ≤ 10 mm (D) ≤ 4 mm
142. 弯曲件展开长度是按板的 () 长度进行计算的。

- (A) 外层 (B) 内层 (C) 内层或外层 (D) 中性层
143. 国标规定的画图放大比例是 ()。
- (A) 1:2 (B) 2:1 (C) 1:1 (D) 1:5
144. 国标规定标准公差为 () 等级。
- (A) 18 个 (B) 20 个 (C) 24 个 (D) 16 个
145. 尺寸偏差是 ()。
- (A) 绝对值 (B) 正值 (C) 负值 (D) 代数值
146. 尺寸公差是 ()。
- (A) 绝对值 (B) 正值 (C) 负值 (D) 代数值
147. 可能具有间隙或过盈的配合称为 ()。
- (A) 间隙配合 (B) 过盈配合 (C) 过渡配合 (D) 完全配合
148. 金属材料抵抗冲击载荷而不破坏的性能叫作 ()。
- (A) 弹性 (B) 韧性 (C) 裂性 (D) 延伸率
149. 黄铜是铜和 () 的合金。
- (A) 铅 (B) 铝 (C) 锌 (D) 镍
150. 高速钢具有很高的 ()。
- (A) 韧性 (B) 塑性 (C) 耐蚀性 (D) 硬度
151. 螺纹的公称直径是指螺纹的 ()。
- (A) 大径 (B) 小径 (C) 中径 (D) 半径
152. 能同时承受径向载荷和轴向载荷的是 () 轴承。
- (A) 向心 (B) 推力 (C) 向心推力 (D) 滚动
153. 轴承代号 205 表示其内径为 ()。
- (A) 20 mm (B) 25 mm (C) 30 mm (D) 15 mm
154. 在传递动力过程中, 为了保持一定的传动比, 应先选用 ()。
- (A) 皮带传动 (B) 液压传动 (C) 齿轮传动 (D) 气压传动
155. 当已知渐开线直齿圆柱齿轮的模数 $m=2$ 、齿数 $z=25$ 时, 其分度圆直径应为 ()。
- (A) 25 mm (B) 50 mm (C) 60 mm (D) 40 mm
156. 立体划线时, 应有 () 基准。
- (A) 1 个 (B) 2 个 (C) 3 个 (D) 4 个
157. 在圆杆上套丝时, 圆杆直径应 () 螺纹公称直径。
- (A) 小于 (B) 大于 (C) 等于 (D) 不小于
158. 铝及铝合金铰孔、攻丝, 宜采用 () 作切削液。
- (A) 乳化液 (B) 苏打水 (C) 机械油 (D) 煤油
159. 塞尺用来检验两零件结合面之间的 ()。
- (A) 配合 (B) 过盈 (C) 间隙 (D) 公差
160. 研磨剂在研磨过程中对工件表面起 ()。
- (A) 物理作用 (B) 化学作用
- (C) 氧化作用 (D) 物理和化学的综合作用
161. 轨距是指两钢轨 () 之间的距离。
- (A) 外侧面 (B) 内侧面 (C) 中心线 (D) 底部