

<<内燃机车司机>>

图书基本信息

书名：<<内燃机车司机>>

13位ISBN编号：9787113092528

10位ISBN编号：7113092527

出版时间：2008-12

出版时间：铁道部人才服务中心 中国铁道出版社 (2008-12出版)

作者：铁道部人才服务中心 编

页数：165

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;内燃机车司机&gt;&gt;

## 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。

## <<内燃机车司机>>

### 内容概要

《内燃机车司机》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。

<<内燃机车司机>>

书籍目录

第一部分 高级工一、内燃机车司机高级练习题(一)选择题(二)判断题二、内燃机车司机高级练习题参考答案(一)选择题(二)判断题第二部分 技师一、内燃机车司机技师练习题(一)填空题(二)选择题(三)判断题(四)简答题(五)计算题(六)论述题(七)绘图题二、内燃机车司机技师练习题参考答案(一)填空题(二)选择题(三)判断题(四)简答题(五)计算题(六)论述题(七)绘图题第三部分 高级技师一、内燃机车司机高级技师练习题(一)填空题(二)选择题(三)判断题(四)简答题(五)计算题(六)论述题(七)绘图题二、内燃机车司机高级技师练习题参考答案(一)填空题(二)选择题(三)判断题(四)简答题(五)计算题(六)论述题(七)绘图题第四部分 共性规章类(适用本工种的所有等级)一、共性规章类练习题(一)选择题(二)判断题二、共性规章类练习题参考答案(一)选择题(二)判断题第五部分 职业道德类(适用本工种的所有等级)一、职业道德类练习题(一)选择题(二)判断题二、职业道德类练习题参考答案(一)选择题(二)判断题

## &lt;&lt;内燃机车司机&gt;&gt;

## 章节摘录

插图：(2) 双阀口式中继阀初减压时呈制动位，制动管2-大气；膜板两侧压力平衡时能自动呈制动后保压位。

其作用是使制动管按规定减压，使列车制动。

17.答：使用自阀虽能使机车制动，但若工作风缸或降压风缸泄漏时，尽管自阀手把仍在制动区，机车也会自然缓解，司机室如无人或车下有人作业时，极易发生机车自行溜走而招致人身伤亡等事故。

使用单阀制动，单作管压力直接控制作用阀，只要总风缸内有压力空气，机车就可始终保持制动状态。

18.答：制动管施行减压时，分配阀由缓解到制动的最初阶段。

(1) 副阀部副阀呈局减位，制动管产生局减作用，使主阀呈制动位，充气阀由缓解位自动呈作用位时，局减作用终止。

(2) 主阀部主阀呈制动位，总风缸的压力空气由主阀供气阀口经常用限压向作用风缸充气；作用风缸压力增至与制动管减压量相适应时，主阀自动呈保压位，作用风缸停止增压，工作风缸充气止回阀防止工作风缸内的压力空气向制动管逆流。

19.答：(1) 缓解位：膜板活塞下方压力空气消失，空心阀杆下移，开放排气口，制动缸压力空气排出，机车缓解。

(2) 制动位：膜板活塞下方压力空气增压，空心阀杆上移，供气阀开启，总风缸向机车制动缸充气，机车制动，同时总风缸压力空气进至供气阀上部弹簧室，为供气阀关闭作准备。

(3) 保压位：膜板两侧压力平衡时，空心阀杆在供气阀弹簧压迫下向下移动，关闭供气阀，排气阀口仍然关闭，无通路，机车保持制动。

20.答：实施常用制动时，作用风缸内空气压力已经增加，紧急限压阀项杆腔内因与作用风缸连通，压力也随着增加，止阀下部此时也与作用风缸连通，止阀在作用风缸空气压力及弹簧的作用下关闭阀口。

在这种情况下再施行紧急制动，制动管空气压力虽然也能急剧下降，但因紧急限压阀柱塞上下压力差减小，即使柱塞能够向下移动，却也不能将止阀顶开，常用限压阀呈压状态后作用风缸空气压力立即停止增加，因此机车不起紧急制动作用。

<<内燃机车司机>>

编辑推荐

《内燃机车司机》：铁路职业技能鉴定参考丛书。

<<内燃机车司机>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>