附件 4

# 城市轨道交通应知应会题库

# （车辆检修工）

# （试用）

**2026 年 11 月**

| 序号 | 类型 | 题目 | 选项 A | 选项 B | 选项 C | 选项 D | 答案 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 单选 | 车辆最高运行速度的定义是（）。 | 车辆在正常运营状态（运行性能良好）下所能达到的持续稳定运行的最高速度 | 车辆自身保护设置的自动施加紧急制动的速度。 | 车辆结构强度、制动性能等自身安全条件限定的能够运行的最高速度 | 综合线路功能定位、工程条件、车站设置、技术经济等因素，充分发挥线路系统能力确定的列车持续稳定运行的最高速度。 | A |
| 2 | 单选 | 车辆在正常工况和限界标准规定的故障工况下运行不应超出以下哪种限界，以确保不发生车辆与车辆、车辆与轨行区内任何固定或可移动物体之间的异常接触？（ ） | 设备限界 | 建筑限界 | 车辆限界 | 轨道限界 | C |
| 3 | 单选 | 在平直干燥轨道等工况条件下，对于车辆最高运行速度为 80km/h、100km/h 和 120km/h 的车辆，紧急制动下平均减速度为（）。 | ≥0.5m/s$^2$ | ≥0.8m/s$^2$ | ≥1.0m/s$^2$ | ≥1.2m/s$^2$ | D |
| 4 | 单选 | 在平直干燥轨道、车轮半磨耗状态、额定电压等工况条件下，对于车辆最高运行速度为 80km/h 的车辆，定员载荷下的平均加速度指标正确的是（）。 | （0-40km/h）时，≥1.0m/s$^2$ | （0-45km/h）时，≥1.0m/s$^2$ | （0-50km/h）时，≥0.6m/s$^2$ | （0-80km/h）时，≥0.6m/s$^2$ | D |
| 5 | 单选 | 在平直干燥轨道、车轮半磨耗状态、额定电压等工况条件下，对于车辆最高运行速度为 100km/h 的车辆，定员载荷下的平均加速度指标正确的是（）。 | （0-40km/h）时，≥0.6m/s$^2$ | （0-45km/h）时，≥0.6m/s$^2$ | （0-50km/h）时，≥0.6m/s$^2$ | （0-100km/h）时，≥0.6m/s$^2$ | D |
| 6 | 单选 | 在平直干燥轨道、车轮半磨耗状态、额定电压等工况条件下，对于车辆最高运行速度为 120km/h 的车辆，定员载荷下的平均加速度指标正确的是（）。 | （0-40km/h）时，≥1.0m/s$^2$ | （0-45km/h）时，≥1.0m/s$^2$ | （0-50km/h）时，≥1.0m/s$^2$ | （0-120km/h）时，≥1.0m/s$^2$ | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | 单选 | 在平直干燥轨道、车轮半磨耗状态、额定电压等工况条件下，对于车辆最高运行速度为 120km/h 的车辆，定员载荷下的平均加速度指标正确的是（）。 | （0-120km/h）时，≥0.8m/s$^2$ | （0-120km/h）时，≥0.7m/s$^2$ | （0-120km/h）时，≥0.6m/s$^2$ | （0-120km/h）时，≥0.5m/s$^2$ | D |
| 8 | 单选 | 当线路设计速度为 80km/h 时，车辆构造速度应满足（ ）。 | ≥80km/h | ≥90km/h | ≥100km/h | ≥88km/h | B |
| 9 | 单选 | 当线路设计速度为 100km/h 时，车辆构造速度应满足（ ）。 | 100km/h | 110km/h | 120km/h | 108km/h | B |
| 10 | 单选 | 当线路设计速度为 120km/h 时，车辆构造速度应满足（ ）。 | 120km/h | 130km/h | 132km/h | 128km/h | C |
| 11 | 单选 | 当线路设计速度为 80km/h 时，车辆超速防护触发速度是（ ）。 | 80km/h | 90km/h | 100km/h | 88km/h | D |
| 12 | 单选 | 当线路设计速度为 100km/h 时，车辆超速防护触发速度是（ ）。 | 100km/h | 110km/h | 120km/h | 108km/h | D |
| 13 | 单选 | 当线路设计速度为 120km/h 时，车辆超速防护触发速度是（ ）。 | 120km/h | 130km/h | 132km/h | 128km/h | D |
| 14 | 单选 | 列车的接地系统应确保人身安全和设备正常使用，乘客身体可能接触到的带电设备的金属接触部分应可靠接地，其主要目的是（ ）。 | 防止漏电、静电等对乘客造成伤害 | 提高设备运行可靠性 | 降低设备的制造成本 | 增强设备的美观性 | A |
| 15 | 单选 | 列车车钩及其缓冲装置采用弹性缓冲器时，应能承受（ ）速度联挂时的冲击。 | 3km/h | 5km/h | 8km/h | 10km/h | B |
| 16 | 单选 | 根据地铁车辆运营技术规范，采用接触网供电时，受电弓从落弓位升至最高工作高度的上升时间不应超过（ ）。 | 8s | 10s | 6s | 7s | B |
| 17 | 单选 | 根据地铁车辆运营技术规范，当气动受电弓的碳滑板故障导致检测气路破裂时，（ ）应立即降弓以避免损坏受电弓和接触网。 | 手动操作 | 自动降弓装置（ADD） | 司机室控制按钮 | 列车控制系统 | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 单选 | 列车高压电路中应设置（ ）、熔断器等保护器件，保护器件与变电所断路器的电气参数特性应匹配。 | 隔离开关 | 高压负荷开关 | 高速断路器 | 接触器 | C |
| 19 | 单选 | 列车高压回路隔离开关的设置要求中，以下说法正确的是（ ）。 | 同一时间接触网（轨）受流、车间电源、接地等方式可以有多种与列车高压回路连接 | 隔离开关转换无需设置联锁保护 | 隔离开关转换应设置联锁保护，确保高压电源断开后才可进行档位转换、档位转换到位后方可接通高压电源 | 隔离开关转换时，可在高压电源未断开的情况下进行档位转换 | C |
| 20 | 单选 | 根据地铁车辆运营技术规范，在超员载荷（AW3）工况下，动拖比大于 1：1 的列车丧失多少动力时应能维持全天运营？ | 1/2 | 1/3 | 1/4 及以下 | 1/5 | C |
| 21 | 单选 | 根据地铁车辆运营技术规范，在超员载荷（AW3）工况下，列车丧失 1/3 动力时，应能在正线最大坡道上启动并维持运营到哪里？ | 终点 | 下一站清客后回库 | 下两站清客后回库 | 车辆段 | A |
| 22 | 单选 | 一列空载列车应具有将另一列停在正线最大坡道上的同编组、无动力、超员载荷（AW3）工况的列车救援到哪里？ | 终点 | 下一站清客并回库 | 下两站清客并回库 | 车辆段 | B |
| 23 | 单选 | 根据地铁车辆运营技术规范，在超员载荷（AW3）工况下，列车丧失 1/2 动力时，应能在正线最大坡道上启动并维持运营到哪里？ | 终点 | 下一站清客后回库 | 下两站清客后回库 | 车辆段 | B |
| 24 | 单选 | 地铁车辆牵引系统实时监测的参数不包括以下哪一项？（ ） | 列车运行方向 | 电机转矩 | 高速断路器开闭状态 | 电机温度 | A |
| 25 | 单选 | 当未配置再生制动能量吸收装置且列车设置全功率制动电阻时，当动拖比大于 1：1 且最高运行速度为 100km/h 或 120km/h 的列车，电制动能力需满足什么要求？（ ） | 定员载荷下从最高运行速度至电空转换点无需补充空气制动 | 定员载荷下从 90km/h 至电空转换点无需补充空气制动 | 定员载荷下从 80km/h 至电空转换点无需补充空气制动 | 定员载荷下从 60km/h 至电空转换点无需补充空气制动 | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 26 | 单选 | 当未配置再生制动能量吸收装置且列车设置全功率制动电阻时，当动拖比大于 1：1 且最高运行速度为 80km/h 的列车，电制动能力需满足什么要求？（ ） | 定员载荷下从最高运行速度至电空转换点无需补充空气制动 | 定员载荷下从 90km/h 至电空转换点无需补充空气制动 | 定员载荷下从 80km/h 至电空转换点无需补充空气制动 | 定员载荷下从 60km/h 至电空转换点无需补充空气制动 | A |
| 27 | 单选 | 列车应对蓄电池组的哪些参数进行实时监测？（ ） | 温度、电压、电阻 | 温度、电流、电阻 | 温度、电压、电流 | 电压、电流、电阻 | C |
| 28 | 单选 | 依据相关规范，蓄电池箱体与接触器、开关等蓄电池控制器件箱体应（ ），以避免开关电弧导致起火爆炸。 | 电气隔离 | 物理隔离 | 空气隔离 | 化学隔离 | B |
| 29 | 单选 | 除（）外，制动系统应根据车辆载荷自动调整制动力的大小。 | 停放制动 | 常用制动 | 紧急制动 | 快速制动 | A |
| 30 | 单选 | 当地铁车辆供风压力不足时，停放制动应（ ）。 | 手动施加制动力 | 自动施加制动力 | 无法施加制动力 | 缓慢施加制动力 | B |
| 31 | 单选 | 最高运行速度 80km/h 列车的基础制动宜采用（ ）。 | 盘形制动 | 踏面制动 | 磁轨制动 | 轨道涡流制动 | B |
| 32 | 单选 | 最高运行速度 100km/h 和 120km/h 列车的基础制动应采用（ ）。 | 盘形制动 | 踏面制动 | 闸瓦制动 | 电阻制动 | A |
| 33 | 单选 | 在超员载荷（AW3）工况下，最高运行速度 80km/h 的列车基础制动热容量应满足列车在平直线路上达到最高运行速度的情况下可连续施加不少于（ ）紧急制动的要求。 | 一次 | 两次 | 三次 | 四次 | B |
| 34 | 单选 | 空气管路应采用以下哪种材质？（ ） | 塑料 | 铸铁 | 不锈钢或其他耐候性好的材质 | 铜 | C |
| 35 | 单选 | 当一台空气压缩机组故障时，其余机组应满足什么要求？（ ） | 能满足整列车用风要求 | 能满足部分车厢用风要求 | 能满足紧急制动用风要求 | 无特殊要求 | A |
| 36 | 单选 | 根据地铁车辆运营技术规范，制动系统实时监测的参数中，不包括以下哪个选项？（ ） | 总风压力 | 列车运行速度 | 制动缸压力 | 轴速 | B |
| 37 | 单选 | 客室侧门驱动装置通过什么检测车门锁闭状态？（ ） | 行程开关 | 压力传感器 | 温度传感器 | 电流传感器 | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 38 | 单选 | 客室侧门锁闭装置在何种情况下会解除锁闭状态？（ ） | 仅收到门允许信号 | 仅收到开门指令 | 收到门允许信号和开门指令，或车门紧急解锁装置、车外解锁装置被操作 | 列车停止时自动解除 | C |
| 39 | 单选 | 客室侧门能够检测的最小障碍物断面尺寸不大于（ ）。 | 25mm（宽）×60mm（高） | 30mm（宽）×50mm（高） | 35mm（宽）×60mm（高） | 40mm（宽）×60mm（高） | A |
| 40 | 单选 | 客室侧门在关门过程中，施加在障碍物上的峰值力不应大于（ ）。 | 150N | 200N | 240N | 300N | D |
| 41 | 单选 | 客室侧门应具有安全联锁，确保车速大于（）时不能开启、客室侧门未全部关闭时不能启动列车。列车运行中客室侧门不会因故障意外打开。 | 5km/h | 6km/h | 8km/h | 10km/h | A |
| 42 | 单选 | 当司机室或控制中心进行紧急广播后，取消紧急广播会发生什么？（ ） | 保持静音 | 自动恢复正常广播 | 需手动恢复正常广播 | 随机恢复状态 | B |
| 43 | 单选 | 列车重联运行时，主控司机室具备以下哪种能力？（ ） | 仅能对本列车进行广播 | 对重联后整列车进行广播及与任一司机室通话 | 只能与本列车司机室通话 | 无特殊能力 | B |
| 44 | 单选 | 当列车广播系统触发紧急工况时，以下哪种显示屏不会优先显示相应紧急信息或应急处置信息？（ ） | 乘客信息显示屏 | 动态位置图 | 客室端部显示屏 | 地铁电视 | D |
| 45 | 单选 | 列车广播和乘客信息系统应具有什么功能？（ ） | 故障自动修复功能 | 自检功能，关键设备故障信息自动发送至列车控制与管理系统 | 乘客反馈信息自动处理功能 | 无特殊功能要求 | B |
| 46 | 单选 | 当信号系统切除时，车辆采用哪种系统输出的零速信号？（ ） | 信号系统 | 制动系统 | 牵引系统 | 车门系统 | B |
| 47 | 单选 | 列车控制与管理系统会向信号系统提供以下哪种关键信息？（ ） | 驾驶模式状态 | 列车网压 | 牵引状态 | 日期和时间 | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 48 | 单选 | 蓄电池组的定义（）。 | 由蓄电池包、蓄电池管理系统及电气连接部件等组成的能量存储系统。 | 由蓄电池包、蓄电池单体及电气连接部件等组成的能量存储系统。 | 由蓄电池单体、蓄电池管理系统及电气连接部件等组成的能量存储系统。 | 由蓄电池包、蓄电池单体和蓄电池管理系统等组成的能量存储系统。 | A |
| 49 | 单选 | 蓄电池管理系统的功能正确的是（）。 | 监视蓄电池的状态(温度、电压、荷电状态等),可以为蓄电池提供通信、记录及管理控制，并提供与应用设备通信接口的系统 | 监视蓄电池的电荷状态,可以为蓄电池提供通信、记录及节能管理控制，并提供与应用设备通信接口的系统 | 监视蓄电池的温度状态,可以为蓄电池提供通信、记录及节能管理控制，并提供与应用设备通信接口的系统 | 监视蓄电池的电流状态,可以为蓄电池提供通信、记录及管理控制，并提供与应用设备通信接口的系统 | A |
| 50 | 单选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的充电性能一般要求正确的是（）。 | 容量从 20%充电到 60%的时间不应大于 6h | 容量从 20%充电到 70%的时间不应大于 6h; | 容量从 20%充电到 80%的时间不应大于 6h; | 容量从 30%充电到 80%的时间不应大于 6h; | C |
| 51 | 单选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的充电性能一般要求正确的是（）。 | 容量从 20%充电到浮充阶段的时间不应大于 10h | 容量从 20%充电到浮充阶段的时间不应大于 9h; | 容量从 20%充电到浮充阶段的时间不应大于 8h; | 容量从 10%充电到浮充阶段的时间不应大于 10h; | A |
| 52 | 单选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的放电性能一般要求正确的是（）。 | 室温下，第 1 次容量试验测试的实际容量不应低于额定容量的 90% | 室温下，第 1 次容量试验测试的实际容量不应低于额定容量的 80% | 室温下，第 1 次容量试验测试的实际容量不应低于额定容量的 75% | 室温下，第 1 次容量试验测试的实际容量不应低于额定容量的 70% | A |
| 53 | 单选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的放电性能一般要求正确的是（）。 | 室温下，前 3 次容量试验至少有 1 次达到额定容量; | 室温下，前 5 次容量试验至少有 1 次达到额定容量; | 室温下，前 3 次容量试验至少有 2 次达到额定容量; | 室温下，前 5 次容量试验至少有 2 次达到额定容量; | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 54 | 单选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的放电性能一般要求正确的是（）。 | 低温下，放电至截止电压 1.6V，放电容量不应低于常温下额定容量的 15%。 | 低温下，放电至截止电压 1.6V，放电容量不应低于常温下额定容量的 20%。 | 低温下，放电至截止电压 1.6V，放电容量不应低于常温下额定容量的 30%。 | 低温下，放电至截止电压 1.6V，放电容量不应低于常温下额定容量的 35%。 | D |
| 55 | 单选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的 BMS 对记录数据存储的时间不应少于（）天。 | 10 | 15 | 20 | 30 | B |
| 56 | 单选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的 BMS 对故障数据存储的时间不应少于（）天。 | 30 | 60 | 90 | 180 | D |
| 57 | 单选 | 对机车车辆机箱端口，辐射发射测试的最高频率上限要求为（）。 | 1GHz | 3GHz | 6GHz | 10GHz | C |
| 58 | 单选 | 根据有源电工器件的定义，下列属于有源电工器件的是（ ）。 | 继电器 | 电源线 | 连接端子 | 电气外壳 | A |
| 59 | 单选 | 轨道交通机车车辆的交流开关设备，对于任何额定工作电压和电流，器件的工作性能均按额定功率因数（）来规定。 | 0.7 | 0.75 | 0.8 | 0.9 | C |
| 60 | 单选 | 轨道交通机车车辆主电路电阻的测量应使用（），通过测量每个极的端子之间的电压降或电阻来进行。 | 直流电源 | 万用表 | 兆欧表 | 电阻测量仪 | A |
| 61 | 单选 | 轨道交通机车车辆的交流设备，可以在交流（）频率下测量交流阻抗。 | 额定 | 工作 | 线网 | 标准 | A |
| 62 | 单选 | 对于主触头的说法，正确的是（）。 | 开关电器主电路中的触头，在闭合位置时用于承载主电路的电流。 | 开关电器主电路中的触头，在闭合位置时用于承载辅助电路的电流。 | 开关电器主电路中的触头，在闭合位置时用于承载控制电路的电流。 | 开关电器主电路中的触头，在闭合位置时用于承载蓄电池输出的电流。 | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 63 | 单选 | 对于辅助触头的说法，正确的是（）。 | 接在开关电器的主电路中并由该开关电器用机械方式操作的触头。 | 接在开关电器的辅助电路中并由该开关电器用机械方式操作的触头。 | 接在开关电器的辅助电路中并由该开关电器用电气方式操作的触头。 | 接在开关电器的控制电路中并由该开关电器用机械方式操作的触头。 | B |
| 64 | 单选 | 接在开关电器的辅助电路中并由该开关电器用机械方式操作的触头是（ ）。 | 主触头 | 动合触头 | 辅助触头 | 机械开关电器的触头 | C |
| 65 | 单选 | 下列关于开关电器主电路的说法，正确的是（ ）。 | 包括接在开关电器辅助电路的导电部分 | 是用作闭合或断开电路的开关电器的所有导电部分 | 仅指开关电器中承载电流最小的导电部分 | 是除主电路外，接入电路中用作开关电器闭合操作和（或）断开操作的开关电器的所有导电部分 | B |
| 66 | 单选 | 将动触头从一个位置转到另一相邻位置，这描述的是（ ）。 | 械开关电器的操作循环 | 机械开关电器的操作 | 人工控制 | 机械开关电器的闭合位置 | B |
| 67 | 单选 | 机械开关电器从一个位置转到另一位置，再返回到初始位置的连续操作（如两个位置之间有其他中间位置，则需通过所有这些位置），这指的是（ ）。 | 机械开关电器的操作 | 人工控制 | 机械开关电器的操作循环 | 机械开关电器的断开位置 | C |
| 68 | 单选 | 机械开关电器的闭合位置是指（ ）。 | 开关电器主电路断开触头之间满足预定介电耐受电压要求的位置 | 保证开关电器的主电路处于预定通电的位置 | 在分断过程中，产生电弧的瞬间流经开关电器的一个极或熔断器的电流 | 当开关电器或熔断器的每一极被一个阻抗可以忽略不计的导体所代替 | B |
| 69 | 单选 | 在分断过程中，产生电弧的瞬间流经开关电器的一个极或熔断器的电流被称为（ ）。 | 预期电流 | 分断电流 | 额定电流 | 过载电流 | B |
| 70 | 单选 | 在规定条件下接通时产生的预期电流，被称为（ ）。 | （开关电器一个极的）预期分断电流 | （开关电器或熔断器一个极的）预期 | （开关电器一个极的）预期接通电 | 通断能力 | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 分断电流 | 流 | | |
| 71 | 单选 | （开关电器或熔断器一个极的）预期分断电流是在什么时候确定的预期电流？（） | 接通过程开始的瞬间 | 分断过程开始的瞬间 | 电流达到最大值的瞬间 | 电流达到最小值的瞬间 | B |
| 72 | 单选 | 在规定的使用和性能条件下，开关电器或熔断器在规定电压下能分断的预期分断电流值被称为（ ）。 | 接通能力 | 短路分断能力 | 分断能力 | 短时耐受电流 | C |
| 73 | 单选 | 短路分断能力是指（ ）。 | 在规定的使用和性能条件下，开关电器在规定电压下能接通的预期接通电流值 | 在规定的条件下，包括开关电器接线端短路在内的分断能力 | 在规定的使用和性能条件下，熔断器在规定电压下能分断的预期分断电流值 | 开关电器在规定电压下能分断的最大正常工作电流值 | B |
| 74 | 单选 | 临界电流是指（ ）。 | 能够安全分断的电压值 | 能够安全分断的功率值 | 能够安全分断的电流值（或范围） | 能够安全分断的电阻值 | C |
| 75 | 单选 | 根据城市轨道交通列车噪声限值和测量方法，客室内测量时，客室内所有门、窗应处于什么状态？（ ）。 | 打开 | 部分关闭 | 全部关闭 | 无要求 | C |
| 76 | 单选 | 对跨城市运营的城市轨道交通线路，由线路所在城市的城市轨道交通运营主管部门按（ ）实施运营安全风险分级管控和隐患排查治理的监督管理工作。 | 职责协商 | 职责分摊 | 属地划分 | 属地分摊 | A |
| 77 | 单选 | 城市轨道交通运营单位（以下简称运营单位）承担运营安全风险分级管控和隐患排查治理工作（ ），逐级分解责任，确保责任落实到部门和岗位。 | 次要责任 | 重要责任 | 主体责任 | 分体责任 | C |
| 78 | 单选 | 运营单位应将城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理工作纳入（ ）并组织实施，确保运营安全风险分级管控和隐患排查治理工作 | 月度安全工作计划 | 年度安全工作计划 | 季度安全工作计划 | 安全工作两年计划 | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 得到有效落实。 | | | | | |
| 79 | 单选 | 运营单位（　）对所辖线路开展一次风险全面辨识，持续发现未知安全风险，并及时更新风险数据库。 | 每周 | 每月 | 每季 | 每年 | D |
| 80 | 单选 | 运营单位应对重大风险编制（　），并对涉及重大风险的相关人员组织开展安全防范、应急逃生避险和应急处置等的宣传、培训和演练。 | 监控方案和专项应急措施 | 整治方案 | 通用应急措施 | 整治方案和专项应急措施 | A |
| 81 | 单选 | 风险管控措施弱化、失效、缺失发生运营险性事件的，应急处置和调查处理后，应及时对相关工作进行（　），对管控措施进行完善改进。 | 调查 | 评估总结 | 分析 | 评估 | B |
| 82 | 单选 | 运营单位应对照风险数据库，按照“（　）”的原则分解到各岗位，形成各岗位的隐患排查手册，明确排查内容、排查方法、排查周期等内容。 | 一事一议 | 一事一册 | 一岗一册 | 人手一册 | C |
| 83 | 单选 | 对于排查出无法立即消除的隐患，应分阶段细化整治措施，未整改完毕前应（　）。 | 制定排查方案 | 制定整改措施 | 制定可靠的安全控制措施 | 制定可靠的安全控制和防范措施 | D |
| 84 | 单选 | 一般隐患整改完成后，由运营单位部门负责人或（　）复核确认销号。 | 相关专业技术人员 | 分部负责人 | 班组负责人 | 执行人 | A |
| 85 | 单选 | 重大隐患未整改完毕前应制定可靠的安全控制和防范措施，整改完成后，由运营单位负责人组织验收销号，形成明确验收结论，并于（　）报送城市轨道交通运营主管部门。 | 1 个工作日内 | 2 个工作日内 | 3 个工作日内 | 5 个工作日内 | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 86 | 单选 | 城市轨道交通运营主管部门收到验收报告等重大隐患销号材料后，应在（　）对验收结论及程序进行确认，通过的予以销号，不通过的责令继续整改。 | 5 个工作日内 | 7 个工作日内 | 10 个工作日内 | 15 个工作日内 | B |
| 87 | 单选 | 城市轨道交通运营主管部门和运营单位应依托（　）系统，实现风险分级管控和隐患排查治理的信息化管理和信息共享，提高运营安全管理水平。 | 网络 | 数据库 | 监控平台 | 智能管理 | D |
| 88 | 单选 | 运营单位应在（　）将上一年度分析情况书面报送城市轨道交通运营主管部门。 | 每年 3 月底前 | 每年 4 月底前 | 每年 5 月底前 | 每年 6 月底前 | A |
| 89 | 单选 | 《地铁车辆通用技术条件》适用于最高运行速度不大于（　）的地铁车辆的设计、制造及验收。 | 120km/h | 100km/h | 90km/h | 80km/h | A |
| 90 | 单选 | 新造车同轴的两轮直径差不应超过（　）,同一转向架各轮径差不应超过（　）。 | 0.5mm、1mm | 0.5mm、2mm | 1mm、1mm | 1mm、2mm | D |
| 91 | 单选 | 同一动车的每根动轴上所测得的轴重与该车各动轴实际平均轴重之差应在该车各动轴实际平均轴重的（　）范围内。 | ±1% | ±2% | ±3% | ±5% | B |
| 92 | 单选 | 每个车轮的实际轮重与该轴两轮平均轮重之差应在该轴两轮平均轮重的（　）范围内。 | ±2% | ±3% | ±4% | ±5% | C |
| 93 | 单选 | 在最大垂直载荷作用下车体静挠度不应超过两转向架支承点之间距离的（　）。 | 1‰ | 2‰ | 3‰ | 4‰ | A |
| 94 | 单选 | 客室应有灯光照明,在距地板面高 800mm 处的照度平均值不应低于（　）,在车外无任何光照时,最低值不应低于 150lx。 | 100lx | 150lx | 200lx | 250lx | C |
| 95 | 单选 | 储风缸的容积应满足压缩机停止运转后列车（　）次紧急制动的用风需求。 | 1 | 2 | 3 | 4 | C |
| 96 | 单选 | 空气系统的气密性试验方法应按 GB/T14894 的规定执行,总风压力值在关闭气路 5min 后下降不应 | 5 | 10 | 15 | 20 | D |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 超过（ ）kPa。 | | | | | |
| 97 | 单选 | 空气系统的气密性试验方法应按 GB/T14894 的规定执行,制动缸及制动储风缸压力经 3min 后,降低值不应超过（ ）kPa。 | 5 | 10 | 15 | 20 | B |
| 98 | 单选 | 车辆基础制动装置的制动缸压力实际值与设计值的允许误差应为±（ ）kPa。 | 5 | 10 | 15 | 20 | D |
| 99 | 单选 | 制动系统所采用的橡胶密封件应满足不少于（ ）年或车辆运行不少于（ ）万 km 的使用要求。 | 5、60 | 5、80 | 6、80 | 6、60 | C |
| 100 | 单选 | 各电路应能经受耐受电压试验,试验电压值应为受试电路中试验电压最低的电气设备耐压值的（ ）,并应满足 GB/T32350（所有部分）的要求。试验时应将电子器件和电气仪表加以防护或隔离。 | 85% | 80% | 75% | 90% | A |
| 101 | 单选 | 蓄电池容量应能满足车辆在故障情况下的应急照明、外部照明、车载安全设备、广播、通信、应急通风和车门系统工作不低于（ ）min,以及在（ ）min 后列车车门能开关门一次的要求。 | 45、50 | 45、45 | 50、45 | 50、50 | B |
| 102 | 单选 | 车上各种测量指示仪表的精确度不应低于（ ）级。 | 1.5 | 2 | 2.5 | 3 | C |
| 103 | 单选 | 当客室内采用空调系统时,其新风口和风道设置应满足制冷效果及乘客舒适性要求,按定员载客人数计的人均新风量不应少于（ ）$m^3/h$。 | 20 | 9 | 15 | 10 | D |
| 104 | 单选 | 司机室采用空调时,人均新风量不应少于（ ）$m^3/h$。 | 20 | 25 | 30 | 35 | C |
| 105 | 单选 | 紧急通风应为全新风,超员载客量情况下紧急通风量不应低于人均（ ）$m^3/h$。 | 5 | 6 | 7 | 8 | D |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 106 | 单选 | 列车在进行型式试验前,可进行调整试验,调整试验最大运行里程不应超过（　）km。 | 1000 | 2000 | 3000 | 5000 | D |
| 107 | 单选 | 车辆及其主要部件的质量保证期限不宜少于（　）年。 | 1 | 2 | 3 | 4 | B |
| 108 | 单选 | 热态时，在最大电流下，其最大静推力不应小于规定值的（　）%。 | 80 | 85 | 90 | 95 | D |
| 109 | 单选 | 在规定的气隙、额定工况下，直线电机的效率不应低于（　）。 | 0.6 | 0.7 | 0.8 | 0.85 | B |
| 110 | 单选 | 直线电机初级应设置防跌落装置和排障器，排障器与感应板之间的距离应小于气隙值（　）mm。 | 1 | 2 | 3 | 4 | C |
| 111 | 单选 | 直线电机进行浸水试验，浸水试验后初级绕组的绝缘电阻值应大于（　） MΩ。 | 5 | 10 | 15 | 20 | B |
| 112 | 单选 | 采用爆炸焊接、热轧复合方式的感应板，导电板与导磁板之间结合率不应小于（　）%,且保证周边不存在焊接缺陷。 | 90 | 95 | 99 | 98.5 | D |
| 113 | 单选 | 测定初级绕组对铁芯绝缘电阻，将三相绕组短接，应在热态与冷态下，用（　） V 兆欧表测量初级绕组的绝缘电阻。 | 500 | 1000 | 1500 | 2000 | B |
| 114 | 单选 | 每相电阻值测量三次，取三次测量结果的算术平均值作为每相在实际冷态下的冷态电阻，每一次测量值与平均值相差不应大于士（　）%,否则重新测量。 | 0.5 | 1 | 1.5 | 2 | A |
| 115 | 单选 | 在 IEC 61375 中，将 TCN 的车辆总线称为 （）。 | MVB | WTB | TOKENRING | WEB | A |
| 116 | 单选 | 触头开断电流时，一般在两触头间会产生 （） 。 | 电磁 | 电弧 | 电流 | 电感 | B |
| 117 | 单选 | 列车永久线供电照明设备不包含（）。 | 客室紧急照明灯 | 客室控制柜检修灯 | 阅读灯 | 运行灯 | D |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 118 | 单选 | 电制动优先采用（）。 | 再生制动 | 电阻制动 | 空气制动 | 弹簧制动 | A |
| 119 | 单选 | 传统地铁车辆牵引驱动装置不包括 （）。 | 牵引电机 | 联轴节 | 变速箱 | 齿轮箱 | C |
| 120 | 单选 | 经过蒸发器的冷媒状态为（ ）。 | 高温高压气体 | 高压低温液体 | 低温低压气体 | 低温低压液体 | C |
| 121 | 单选 | 电气原理图中，有直接联系的交叉导线连接 点，要用（）表示。 | 空心点 | 黑圆点 | 直接交叉 | 额外标注 | B |
| 122 | 单选 | 三极管共有三个电极，以下哪个描述不当？（） | 集电极 | 零极 | 基极 | 发射极 | B |
| 123 | 单选 | 以下哪个等级不是安全电压？（ ） | 42V | 36V | 24V | 59V | D |
| 124 | 单选 | 全自动车钩的解钩顺序是（ ）。 | 先机械后电气 | 先电气后机械 | 机械电气同时进行 | 以上答案都不正确 | B |
| 125 | 单选 | 国内地铁标准轨距为（ ）。 | 1353mm | 1834mm | 1435mm | 1390mm | C |
| 126 | 单选 | 车钩对中装置的作用（ ）。 | 保证车钩在连接时保持位于中心位置 | 吸收列车在牵引和推进以及传递给车辆底架的部分能量 | 实现列车的自动连挂 | 保证空气管路连接并能使接触密封性良好 | A |
| 127 | 单选 | 螺纹参数中 d（D）是指（ ）在标准中定为公称直径。 | 确定螺纹几何参数和配合性质的直径 | 螺纹的最大直径 | 螺纹的最小直径 | 内、外螺纹旋合后接触面的径向高度 | B |
| 128 | 单选 | 螺纹上任一点沿同一条螺旋线转一周所移动的轴向距离，叫作（ ）？ | 导程 S | 螺距 p | 线数 n | 接触高度 h | A |
| 129 | 单选 | 车辆检修平时的工作中最常用到的标准 GB 含义是？ | 中国国家标准 | 美国国家标准 | 日本国家标准 | 英国国家标准 | A |
| 130 | 单选 | 紧固件在失效之前能够承受的特定数量的重复或循环的最大应力，称为（ ）？ | 拉伸强度 | 疲劳强度 | 剪切强度 | 抗扭强度 | B |
| 131 | 单选 | 防松原理是指消除（或限制）螺纹副之间的（ ），或增大相对运动的难度。 | 受力 | 震动 | 相对运动 | 剪切 | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 132 | 单选 | 两只额定电压相同的电阻串联接在电路中，其阻值较大的电阻发热（ ）。 | 相同 | 较大 | 较小 | 无法比较 | B |
| 133 | 单选 | 电容器在直流稳态电路中相当于（ ）。 | 高通滤波器 | 低通滤波器 | 开路 | 短路 | C |
| 134 | 单选 | 星形连接时三相电源的公共点叫三相电源的（ ）。 | 中性点 | 参考点 | 零电位点 | 接地点 | A |
| 135 | 单选 | 防松垫圈是由两片相同的垫圈组成一套，每片的上、下面带有不同锯齿。一面为凸轮状大齿，另一面为较密小齿，安装时（ ），成对安装。 | 大齿面和大齿面相对 | 大齿面和小齿面相对 | 小齿面和小齿面相对 | 大齿面和平面相对 | A |
| 136 | 单选 | 一颗 M20×50 螺栓，若其螺栓头厚度为 10mm，则其螺栓的螺杆长度为（ ）。 | 20 | 30 | 40 | 50 | D |
| 137 | 单选 | 下列螺纹中不属于传动螺纹的是（ ）。 | 矩形螺纹 | 管螺纹 | 梯形螺纹 | 锯齿形螺纹。 | B |
| 138 | 单选 | 一般机械工程图采用（ ）原理画出。 | 正投影 | 中心投影 | 平行投影 | 点投影 | A |
| 139 | 单选 | 交流接触器工作中最主要的发热部件是（ ）。 | 线圈 | 铁心 | 触头 | 线路 | B |
| 140 | 单选 | 在半剖视图中半个视图与半个剖视图的分界线用（ ）。 | 粗实线 | 细实线 | 细点画线 | 波浪线 | C |
| 141 | 单选 | 设计最高运行速度小于等于 120km/h 的列车列检间隔不超过（ ）天。 | 5 | 7 | 10 | 15 | D |
| 142 | 单选 | 设计最高运行速度小于等于 120km/h 的列车月检间隔不超过（ ）个月。 | 0.5 | 1 | 2 | 3 | D |
| 143 | 单选 | 购置列车或经过重大技术改造列车均应开展动态功能测试，测试合格后，应开展不少于（ ）列公里的不载客运行后，方可投入运营。 | 1000 | 1500 | 2000 | 2500 | C |
| 144 | 单选 | 对列车门紧急解锁装置，至少每（ ）进行一次测试。 | 1 个月 | 3 个月 | 6 个月 | 12 个月 | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 145 | 单选 | 设计最高运行速度≤120 km/h 的列车，架修标准为不超过 6 年或（）车公里，二者以先到者为准。 | 90 万 | 80 万 | 60 万 | 50 万 | B |
| 146 | 单选 | 设计最高运行速度≤120 km/h 的列车，大修间隔不超过 12 年或（）车公里。 | 120 万 | 140 万 | 160 万 | 180 万 | C |
| 147 | 单选 | 新购置列车或者经过重大技术改造后的首列车，应先开展（）。 | 型式试验 | 正线测试 | 不载客试运行 | 试车线动态测试 | A |
| 148 | 单选 | 运营单位应对车辆关键部位进行实时监控，以下不属于车辆监控关键部位的是（）。 | 站厅广告牌 | 牵引系统 | 制动系统 | 蓄电池 | A |
| 149 | 单选 | 运营单位编制地铁车辆操作手册，手册的发布、修订及废止，应当进行（）后方可实施。 | 班组讨论 | 充分技术论证 | 部门签字 | 运营主管口头同意 | B |
| 150 | 单选 | 每日运营前，运营单位必须对车辆设备开展状态检查，确认正常后方可投入运营，鼓励采用（）开展状态检查。 | 人工手写记录 | 智能化手段 | 现场台账登记 | 事后补检 | B |
| 151 | 单选 | 运营单位开展轮轨关系测试，需测试车辆动力学响应，该项测试周期要求为（）。 | 每半年 | 每一年 | 根据系统运行状态开展 | 每两年 | C |
| 152 | 单选 | 当车辆牵引、制动系统出现异常报警，经研判继续运营会危及行车安全，运营单位应当（）。 | 区间限速继续运行 | 停运抢修 | 添乘观察运行 | 降低载客量运行 | B |
| 153 | 单选 | 运营单位建立车辆备品备件管理制度，维修返回的周转件和备品备件应当（）。 | 混合存放管理 | 只记录采购台账 | 优先用于委外车辆 | 区分管理并建立周转件履历资料 | D |
| 154 | 单选 | GB/T 14894-2005 规定，车辆全部组装完成后，各项试验分为（）和型式试验两大类。 | 环境试验 | 线路试验 | 耐久性试验 | 例行试验 | D |
| 155 | 单选 | 车辆气密性试验时，在规定压力下，压力从 3600 Pa 下降至 1350 Pa 的时间不得（）规定值。 | 大于 | 等于 | 小于 | 无要求 | C |
| 156 | 单选 | 进行制动性能试验时，平直干燥轨道上，AW3 满载工况下制动距离应满足（）要求。 | 设计文件 | 经验数值 | 运维人员要求 | 施工单位要求 | A |
| 157 | 单选 | 车辆组装后，进行绝缘试验时，环境相对湿度一般控制在（）。 | 20%～40% | 45%～75% | 80%-90% | 无要求 | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 158 | 单选 | 高压绝缘耐压试验，施加电压应平稳上升，升压时间不少于（），禁止瞬间加压。 | 5 s | 10 s | 15 s | 20 s | A |
| 159 | 单选 | 车辆称重试验，同一转向架左右两侧轮重偏差不得大于（）。 | 0.02 | 0.04 | 0.06 | 0.08 | B |
| 160 | 单选 | 整列车称重，各轴重与理论轴重偏差最大限值为（）。 | ±9% | ±7% | ±5% | ±3% | C |
| 161 | 单选 | 车门开关试验，车门完成一次完整开关动作时间应符合（）。 | 设计规定 | 统一固定值 3 s | 不大于 1 s | 不小于 8 s | A |
| 162 | 单选 | 停放制动试验，在最大坡道上，停放制动应能够将 AW3 满载车辆可靠保持静止，标准坡度一般为（）。 | 25‰ | 35‰ | 40‰ | 50‰ | B |
| 163 | 单选 | 牵引性能试验，车辆从零加速到规定速度，加速性能测试工况优先采用（）。 | AW0 | AW1 | AW2 | AW3 | D |
| 164 | 单选 | 进行车辆限界检查时，需要校核 AWO 和（）两种极限工况。 | AW1 | AW2 | AW3 | AW4 | C |
| 165 | 单选 | 管路气密性试验，压缩空气管路保压试验时间不少于（）。 | 5 min | 10 min | 15 min | 20 min | A |
| 166 | 单选 | 只有当车辆结构、材料、控制逻辑发生重大修改，可能影响行车安全性能时，应开展（）。 | 出厂试验 | 型式试验 | 日常试验 | 返厂试验 | B |
| 167 | 单选 | 接地回路连续性试验，检查车体、转向架等金属部件接地电阻，接地电阻数值应（）设计要求。 | 大于 | 小于或等于 | 无约束 | 只能等于 | B |
| 168 | 单选 | GB/T 21414-2021 主要用于机车车辆（）方面的防护要求。 | 机械强度 | 电气隐患 | 动力学性能 | 悬挂系统 | B |
| 169 | 单选 | 电气系统防护等级设计，应防止固体异物、灰尘及进水造成电气短路，带电部件最低防护设计应满足（）使用工况。 | 应急工况 | 检修工况 | 正常运行工况 | 正常和可预见故障 | D |
| 170 | 单选 | 对于高压带电部件，外壳防护失效后，应防止人员意外接触带电体，安全防护距离应按照（）进 | 工作电压 | 平均电压 | 峰值电压 | 额定电流 | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 行核算。 | | | | | |
| 171 | 单选 | 所有外露可导电金属部件，必须可靠连接至保护接地回路，接地连接的电阻应（）设计限值。 | 大于 | 不大于 | 大于等于 | 无限制 | B |
| 172 | 单选 | 电气线缆敷设时，动力电缆与控制电缆宜分区布线；若共线槽敷设，两者之间应设置（）。 | 隔热棉 | 金属屏蔽隔板 | 橡胶垫片 | 泡沫填充条 | B |
| 173 | 单选 | 当电缆外皮破损可能造成外壳带电时，故障回路应在（）内切断电源。 | 规定故障分断时间 | 30 s | 1 min | 5 min | A |
| 174 | 单选 | 直流高压系统，为抑制残余电压，断电后高压电容应配置（），将残余电荷释放。 | 电抗器 | 滤波电容 | 稳压二极管 | 放电回路 | D |
| 175 | 单选 | 用于接地的连接线，应选用铜质导体，其截面积不得（）标准规定最小值。 | 大于 | 等于 | 小于 | 高于 | C |
| 176 | 单选 | 电气柜内部进行布线时，线缆弯曲半径不得（）电缆厂家规定的最小弯曲半径。 | 大于 | 等于 | 小于 | 两倍于 | C |
| 177 | 单选 | 保护接地导体不允许串联连接，主要原因为（）。 | 增大接地电流 | 提升电压 | 降低绝缘性能 | 一处断开会造成后续设备失去接地保护 | A |
| 178 | 单选 | 进行绝缘测试时，测试电压施加时间最少保持（），观测绝缘稳定性。 | 120 s | 60 s | 10 s | 3 s | B |
| 179 | 单选 | 不同电压等级的线束布置在同一接线箱内时，必须设置（）实现电气隔离。 | 护套 | 标签 | 扎带 | 绝缘挡板 | D |
| 180 | 单选 | 车辆发生绝缘下降故障，绝缘监测装置动作后，优先（）。 | 报警提示，必要时切断高压电源 | 直接切断低压控制电源 | 断开接地回路 | 加大供电电压 | A |
| 181 | 单选 | 电缆接头压接部位，应做防潮、密封处理，防止（）造成电化学腐蚀，引发接触不良。 | 电磁辐射 | 磁场干扰 | 水汽侵入 | 电流谐波 | C |
| 182 | 单选 | 车辆及其内部设施应采用（ ）材料。 | 可燃材料 | 不燃材料或低烟无卤的阻燃材料 | 金属材料 | 高分子材料 | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 183 | 单选 | 车辆最高运行速度不应小于线路设计最高运行速度的（ ）倍。 | 1.0 倍 | 1.1 倍 | 1.2 倍 | 1.5 倍 | B |
| 184 | 单选 | 运行在隧道或高架线上的 A 型车编组列车，端部应急疏散专用端门的宽度不应小于（ ）mm。 | 500 | 600 | 1800 | 1900 | B |
| 185 | 单选 | 运行在隧道或高架线上的 A 型车编组列车，端部应急疏散专用端门的高度不应小于（ ）mm。 | 500 | 600 | 1800 | 1900 | C |
| 186 | 单选 | 车门有效净高度不应小于（ ）m。 | 1.7 | 1.8 | 1.9 | 2.0 | B |
| 187 | 单选 | 在地面线或高架线路上行驶的非高气密性要求的列车，各车厢应有适当数量的车窗能（ ）。 | 全部开启 | 受控局部独立开启 | 锁闭 | 自动开启 | B |
| 188 | 单选 | 城市轨道交通车辆的常用制动应优先采用（ ）。 | 空气制动 | 电制动 | 磁轨制动 | 停放制动 | B |
| 189 | 单选 | 城市轨道交通车辆的紧急制动应采用（ ）方式。 | 电制动 | 空气制动 | 磁轨制动 | 再生制动 | B |
| 190 | 单选 | 城市轨道交通车辆应设置（ ），确保车辆在坡道上长时间停放不溜车。 | 常用制动 | 停放制动 | 紧急制动 | 快速制动 | B |
| 191 | 单选 | 在超员载荷工况下，当列车丧失 1/4 动力时，应能够（ ）。 | 立即停车 | 维持运行到终点车站 | 返回始发站 | 运行到最近车站 | B |
| 192 | 单选 | 在超员载荷工况下，当列车丧失 1/2 动力时，应具有在正线最大坡道上（ ）到最近车站的能力。 | 滑行 | 启动和运行 | 仅启动 | 仅运行 | B |
| 193 | 单选 | 一列空载列车应具有在正线最大坡道上推（拖拽）一列相同编组无动力的超员载荷工况的列车（ ）的能力。 | 启动并运行至最近车站 | 仅启动 | 仅运行 | 滑行至最近车站 | A |
| 194 | 单选 | 当牵引指令与制动指令同时有效时，列车应（ ）。 | 施加牵引 | 施加制动或紧急制动 | 无动作 | 切换为紧急制动 | B |
| 195 | 单选 | 有人驾驶列车应设置（ ）的紧急制动按钮。 | 共用 | 独立 | 联动 | 延时 | B |
| 196 | 单选 | 有人驾驶列车应在牵引制动主手柄上设置（ ）按钮。 | 警惕 | 紧急制动 | 开门 | 鸣笛 | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 197 | 单选 | 车辆应设置蓄电池，其容量应满足紧急状态下各系统的供电要求，用于地下运行的车辆，蓄电池容量应保证供电时间不少于（ ）min。 | 30 | 45 | 60 | 90 | B |
| 198 | 单选 | 当采用空调系统时，客室内人均新风量不应少于（ ）$m^3/h$（按定员载荷计）。 | 10 | 20 | 30 | 40 | A |
| 199 | 单选 | 当采用空调系统时，司机室人均新风量不应少于（ ）$m^3/h$。 | 10 | 20 | 30 | 40 | C |
| 200 | 单选 | 车辆应设有应急照明，当正常供电中断启用应急照明时，客室内距地板面 1m 高度处的照度不应低于（ ）lx。 | 20 | 30 | 50 | 100 | B |
| 201 | 单选 | 列车应设置自动防护（ ）以及保证行车安全的通信联络装置。 | ATP | ATO | ATS | ATC | A |
| 202 | 单选 | 以下哪个部件不属于空调系统的构成部分？ | 空调机组 | 风道 | 空压机 | 控制单元 | C |
| 203 | 单选 | 空调机组按结构可分为哪两类？ | 单元式和分体式 | 单冷型和电热型 | 热泵型和电热型 | 单冷型和热泵型 | A |
| 204 | 单选 | 空调机组按功能分类，以下哪项不属于分类类型？ | 单冷型 | 电热型 | 分体式 | 热泵型 | C |
| 205 | 单选 | 城市轨道交通车辆空调系统宜由空调机组、废排装置、风道、控制单元、电取暖器及其他部件构成，以下哪个不属于风道的组成部分？ | 新风道 | 送风道 | 回风道 | 排烟道 | D |
| 206 | 单选 | 风道宜由新风道、送风道、回风道和排风道组成，其中新风道宜集成至哪个部件内部？ | 空调机组 | 废排装置 | 控制单元 | 电取暖器 | A |
| 207 | 单选 | 空调机组的盖板可踩踏区域应设置什么措施？ | 防滑措施 | 防水措施 | 防火措施 | 绝缘措施 | A |
| 208 | 单选 | 空调机组应采用哪种类型的制冷剂？ | 环保型制冷剂 | 氟利昂制冷剂 | 氨制冷剂 | 以上都可以 | A |
| 209 | 单选 | 客室空调机组额定制冷量优选系列不包括以下哪个？ | 29kW | 37kW | 40kW | 50kW | D |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 210 | 单选 | 单元式空调机组按 TB/T 1804 规定进行噪声测试时，其噪声声压级不应大于多少？ | 75dB(A) | 80dB(A) | 85dB(A) | 90dB(A) | A |
| 211 | 单选 | 风道主体结构宜采用以下哪种材料？ | 铝合金或轻质复合材料 | 不锈钢 | 碳钢 | 塑料 | A |
| 212 | 单选 | 风道主体寿命应与车辆设计寿命保持什么关系？ | 一致 | 更长 | 更短 | 无要求 | A |
| 213 | 单选 | 送风口处平均风速宜为以下哪个范围？ | 1m/s~3m/s | 5m/s~8m/s | 3m/s~5m/s | 8m/s~10m/s | A |
| 214 | 单选 | 风道应采用隔热设计，隔热材料应满足以下哪个要求？ | 防霉、防腐 | 防火、防水 | 绝缘、耐压 | 以上都不对 | A |
| 215 | 单选 | 风道应采用降噪设计，宜在内部设置什么材料？ | 消音棉 | 隔热棉 | 隔音板 | 减震垫 | A |
| 216 | 单选 | 新设计或有重大改动的风道，应与空调机组配套进行什么试验？ | 地面通风试验 | 气密性试验 | 喷水试验 | 振动试验 | A |
| 217 | 单选 | 城市轨道交通车辆空调系统的核心控制核心是？ | 空调机组 | 控制单元 | 废排装置 | 电取暖器 | B |
| 218 | 单选 | 控制单元应具有以下哪两种控制模式？ | 集中控制和本车控制 | 手动控制和自动控制 | 远程控制和本地控制 | 以上都不对 | A |
| 219 | 单选 | 根据 GB/T 25119-2021，装置的设计应按照质量计划中的哪个模型来进行？ | 寿命周期模型 | 瀑布模型 | 迭代模型 | 螺旋模型 | A |
| 220 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，所有接口的设计应满足多项要求，其中不包括以下哪项？ | 电磁兼容性 | 电位差控制 | 人身安全 | 制造成本控制 | D |
| 221 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，装置的接口设计应控制以下哪种情况引起的失效扩散？ | 外部故障 | 内部故障 | 软件故障 | 人为故障 | A |
| 222 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，向装置供电的可调电源装置应设置以下哪种措施，以减少熔断器的使用？ | 限流措施 | 稳压措施 | 滤波措施 | 隔离措施 | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 223 | 单选 | 根据 GB/T 25119-2021，保护装置的设计应尽量减小装置内部的哪种危害？ | 火灾危害 | 电磁干扰 | 电压损耗 | 信号衰减 | A |
| 224 | 单选 | 根据 GB/T 25119-2021，印制板组件插入系统后，硬件是否需要重新校准？ | 无需重新校准 | 必须重新校准 | 根据情况决定 | 由检修人员判断 | A |
| 225 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，供电电压处于或低于规定下限时，装置应满足以下哪个要求？ | 应切换到备用电源 | 应自动关机保护 | 不应损伤，且不应产生错误输出 | 应发出报警信号 | C |
| 226 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，装置设计时应考虑通电时可能产生的瞬态起动电流，应满足以下哪个要求？ | 保护装置不动作，且装置不损伤 | 保护装置瞬时动作后自动复位 | 装置应延迟启动 | 应限制起动电流不超过额定值 | A |
| 227 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，软件设计应优先采用以下哪种方法？ | 结构化设计 | 面向对象设计 | 模块化设计 | 原型化设计 | C |
| 228 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，在线可替换单元应设置以下哪种装置，防止插错位置？ | 仅软件识别 | 仅颜色标识 | 仅型号标识 | 机械式防插错编码、定位装置或相应标识 | D |
| 229 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，通常采用的印制板高度规格为以下哪项？ | 1U 和 2U | 3U 和 6U | 4U 和 8U | 5U 和 10U | B |
| 230 | 单选 | 根据《GB/T 25119-2021 轨道交通机车车辆电子装置》，电连接中所有绕接接线应至少紧绕多少圈？ | 三圈 | 两圈 | 四圈 | 五圈 | A |
| 231 | 单选 | 仅在主电路一个规定的电流方向有分断特性的断路器，称为（ ）。 | 双向断路器 | 单向断路器 | 空气断路器 | 真空断路器 | B |
| 232 | 单选 | 在主电路电流的两个方向有相同的分断特性的断路器，称为（ ）。 | 双向断路器 | 单向断路器 | 半导体断路器 | 混合断路器 | A |
| 233 | 单选 | 触头在自由空气中断开和闭合的断路器，称为（ ）。 | 真空断路器 | 空气断路器 | 半导体断路器 | 混合断路器 | B |
| 234 | 单选 | 触头在高真空的壳内断开和闭合的断路器，称为（ ）。 | 真空断路器 | 空气断路器 | 半导体断路器 | 混合断路器 | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 235 | 单选 | 依靠半导体的可控导电性来接通和分断电路电流的断路器，称为（ ）。 | 真空断路器 | 空气断路器 | 半导体断路器 | 混合断路器 | C |
| 236 | 单选 | 带有用于开关的半导体和用于隔离的机械触头的断路器，称为（ ）。 | 真空断路器 | 空气断路器 | 半导体断路器 | 混合断路器 | D |
| 237 | 单选 | 分断时间短得足以阻止短路电流达到其预期峰值的断路器，称为（ ）。 | 限流断路器 | 双向断路器 | 单向断路器 | 混合断路器 | A |
| 238 | 单选 | 由机械开关电器主电路中的电流直接通电激励的过电流脱扣器，称为（ ）。 | 间接过电流脱扣器 | 直接过电流脱扣器 | 欠压脱扣器 | 失压脱扣器 | B |
| 239 | 单选 | 由开关电器主电路电流通过电流传感器或分流器激励的过电流脱扣器，称为（ ）。 | 间接过电流脱扣器 | 直接过电流脱扣器 | 欠压脱扣器 | 失压脱扣器 | A |
| 240 | 单选 | 混合断路器的组成是（ ）。 | 仅半导体开关 | 仅机械触头 | 半导体开关+机械触头 | 以上都不对 | C |
| 241 | 单选 | 《GB/T 21413.3-2023 轨道交通机车车辆电气设备 第 3 部分:电工器件直流断路器规则》 中，断路器的时间常数取决于（ ）。 | 变电所电气特性 | 电网电气特性 | 负载电气特性 | 以上都是 | D |
| 242 | 单选 | 《GB/T 21413.3-2023 轨道交通机车车辆电气设备 第 3 部分:电工器件直流断路器规则》 中，断路器的产品信息不包括以下哪项（ ）。 | 控制电路额定工作电压 | 电路电阻值 | 过电流脱扣器电流整定值 | 断路器的生产批次 | D |
| 243 | 单选 | 《GB/T 21413.3-2023 轨道交通机车车辆电气设备 第 3 部分:电工器件直流断路器规则》 中，结构要求验证的型式检验不包括以下哪项（ ）。 | 物理特性检查 | 电气间隙与爬电距离检查 | 端子与连接容量检查 | 温升试验 | D |
| 244 | 单选 | 关于机车车辆动力学性能试验对于被试车辆描述错误的有（） | 机车试验应在整备状态下进行。 | 客车和动车组试验应在整备状态下进行。 | 货车试验应在空车和标记载重状态下分别进行。 | 货车试验应在标记载重状态下进行。 | D |
| 245 | 单选 | 机车车辆动力学性能试验时，客车和动车组车体垂向、横向振动加速度测点对角布置在 1 、2 位转向架中心偏向车体一侧（）mm 的车内地板上 | 1000 | 1200 | 1500 | 1800 | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 246 | 单选 | 舒适度指标是对在机车车辆上乘客和乘员平均舒适度的度量方法。 评定以车辆（）测量为基础。 | 司机室振动加速度 | 地板面振动加速度 | 地板面垂向振动加速度 | 转向架振动加速度 | B |
| 247 | 单选 | 机车车辆动力学性能评定适用于下列哪种轨距的机车车辆（） | 米轨 | 标准轨距 | 宽轨 | 窄轨 | B |
| 248 | 单选 | 机车车辆最高运营速度是指（） | 车辆能够达到的最大瞬时速度 | 车辆能够适应长期持续运行的最高速度 | 线路允许的最高速度 | 试验时允许的最高速度 | B |
| 249 | 单选 | 客车在曲线半径 250 m ≤ R ≤ 400 m 区段运行时，脱轨系数评定限值为（） | ≤ 0.8 | ≤ 0.9 | ≤ 1.0 | ≤ 1.2 | C |
| 250 | 单选 | 转向架构架横向振动加速度峰值连续达到或超过 8 m/s² 的次数达到（）次时，判定转向架横向失稳？ | 3 次 | 5 次 | 6 次 | 8 次 | C |
| 251 | 单选 | 轮轨横向力 Q 和轮轨垂向力 P 的测量方法为（） | 应变片直接粘贴在钢轨上 | 采用测力轮对方法 | 通过轴箱加速度推算 | 激光位移传感器测量 | B |
| 252 | 单选 | 车辆空调制冷能力要求：当环境温度为 33℃时，在定员条件下车内温度应不高于（ ），相对湿度不超过 65% | 26℃±1℃ | 27℃±1℃ | 28℃±1℃ | 29℃±1℃ | C |
| 253 | 单选 | 城市轨道车辆客室内人均新风量不应少于（ ）m³/h。 | 8 | 10 | 15 | 30 | B |
| 254 | 单选 | 城市轨道车辆紧急通风量不应低于超员载荷下每人（ ）m³/h。 | 6 | 8 | 10 | 12 | B |
| 255 | 单选 | 城市轨道车辆司机室内人均新风量不应少于（ ）m³/h。 | 10 | 20 | 30 | 40 | C |
| 256 | 单选 | 城市轨道车辆客室内平均温度偏离车内温度设定值的最大允许偏差为（ ）K。 | ±1 | ±2 | ±3 | ±4 | B |
| 257 | 单选 | 列车空调机组的起动应采用（ ）方式。 | 同时起动 | 分时顺序起动 | 随机起动 | 手动逐个起动 | B |
| 258 | 单选 | 城市轨道车辆客室温度测点距地板面的高度不包 | 0.1 m（脚部） | 0.5 m（膝部） | 1.2 m（坐下时头 | 1.5 m（站立时头 | D |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 括下列哪个位置？ | | | 部） | 部） | |
| 259 | 单选 | 交流断路器按工作频度分为C1、C2、C3，其中C3属于哪种类型？（） | 轻型 | 中型 | 重型 | 特重型 | C |
| 260 | 单选 | 交流断路器额定短路持续时间的标准值应为（）秒。 | 0.5 s | 1 s | 2 s | 3 s | B |
| 261 | 单选 | 脱扣器电流整定值在出厂检验时，稳态电流下使断路器脱扣的电流允差为（） | ±5% | ±10% | ±15% | ±20% | B |
| 262 | 单选 | 关于主电路断路器，用于表征正常使用条件下额定功率因数的值是（） | 0.1 | 0.5 | 0.8 | 1 | C |
| 263 | 单选 | 交流断路器型式检验中，试验序列I（一般工作特性）的第一项试验是（） | 温升试验 | 介电性能试验 | 工作限值试验 | 主电路电阻测量 | C |
| 264 | 单选 | 交流断路器的耐冲击和振动能力试验中，振动试验的两种工作状态分配比例应为（） | 全部闭合操作 | 全部断开操作 | 50%断开，50%闭合 | 30%断开，70%闭合 | C |
| 265 | 单选 | 户内断路器的定义是设计专供安装在能防风、雨、雪、异常尘土、严重凝露、冰及浓霜的（ ）内。 | 露天环境 | 保护性装置 | 半封闭箱体 | 无防护场所 | B |
| 266 | 单选 | 断路器从断开操作开始瞬间起到所有极的弧触头都分开瞬间为止的时间间隔被称为（） | 断开时间 | 接通时间 | 分断时间 | 恢复时间 | A |
| 267 | 单选 | 城市轨道交通列车正常情况下应按（）方式组织运行。 | 单线双方向 | 双线单方向 | 双线双方向 | 单线单方向 | B |
| 268 | 单选 | 行车时间以（）时间为准，实行（）h制。 | 北京时间，12 | 北京时间，24 | 伦敦时间，12 | 伦敦时间，24 | B |
| 269 | 单选 | 城市轨道交通线路的全天运营时间不应少于（）小时。 | 12 h | 15 h | 16 h | 18 h | B |
| 270 | 单选 | 运营单位接到乘客投诉后，应在多长时间内处理（） | 12 h | 24 h | 48 h | 72 h | B |
| 271 | 单选 | 列车正点率应大于或等于（） | 99% | 99.50% | 98% | 98.50% | D |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 272 | 单选 | 车辆维修记录应至少保存多少年？ | 10 年 | 8 年 | 5 年 | 3 年 | C |
| 273 | 单选 | 列车服务可靠度指标中，全部列车总行车里程与发生 5min 以上延误次数之比不应低于多少？ | 5 万列公里/次 | 8 万列公里/次 | 10 万列公里/次 | 12 万列公里/次 | B |
| 274 | 单选 | 运营单位宜每多少年对各类操作规程、制度进行一次全面复查、修订？ | 半年 | 1~2 年 | 3~5 年 | 5~7 年 | C |
| 275 | 单选 | 列车退出正线运营故障率不应高于多少次/万列公里? | 0.2 次/万列公里 | 0.4 次/万列公里 | 0.6 次/万列公里 | 0.8 次/万列公里 | B |
| 276 | 单选 | 城市轨道交通工程投入初期运营前，应通过什么评审？ | 竣工验收 | 正式运营前安全评估 | 质量检测 | 初期运营前安全评估 | D |
| 277 | 单选 | 关于车辆检修设备的使用管理，以下说法正确的是（） | 车辆检修设备应由专人负责管理，建立设备台账和履历簿 | 特种设备应由不具备资质的单位进行维修保养以降低成本 | 检修设备上的计量器具无需进行周期检定，随坏随换即可 | 各类备品备件可随机存放，无需分类管理 | A |
| 278 | 单选 | 关于维修施工组织模式，以下说法正确的是（） | 运营单位应明确维修施工组织模式，划分施工计划类别并统计分析执行情况 | 影响行车的维修施工，无需经运营控制中心确认即可直接进行 | 施工计划的执行情况无需进行统计分析 | 所有维修施工均需经车站值班站长确认方可进行 | A |
| 279 | 单选 | 关于车辆基地试车线的使用，以下说法正确的是？ | 车辆基地试车线可被调车作业长时间占用，无需保证其空闲 | 应保证试车线不被占用；若不能满足最高速度测试，可利用正线空闲时段试车 | 试车线仅在白天可以使用，夜间禁止任何测试活动 | 正线试车无需任何条件，随时均可进行 | B |
| 280 | 单选 | 车体外部安装的电气连接器防护等级至少应满足 GB/T 4208 中的哪个等级？ | IP54 | IP55 | IP65 | IP67 | C |
| 281 | 单选 | 地铁车辆的紧急制动响应时间不应超过多少秒？ | 1.2 s | 1.4 s | 1.6 s | 1.8 s | C |
| 282 | 单选 | 风源系统距离 1m 处测量的声压级噪声值不应大于多少 dB（A）？ | 70 dB(A) | 75 dB(A) | 78 dB(A) | 80 dB(A) | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 283 | 单选 | 电空制动系统采用的橡胶密封件应满足不少于几年的使用要求？ | 3 年 | 4 年 | 5 年 | 6 年 | D |
| 284 | 单选 | 在超员载荷（AW3）状态下，储风缸的储风量应满足列车实施至少几次紧急制动的用风量要求？ | 1 次 | 2 次 | 3 次 | 4 次 | C |
| 285 | 单选 | 对于最高运行速度不大于 120 km/h 的列车，紧急制动平均减速度不应低于多少？ | 0.8 $m/s^2$ | 1.0 $m/s^2$ | 1.1 $m/s^2$ | 1.2 $m/s^2$ | D |
| 286 | 单选 | 列车常用制动和快速制动时的纵向冲击率特殊要求下不应大于多少？ | 0.5 $m/s^3$ | 0.75 $m/s^3$ | 1.0 $m/s^3$ | 1.25 $m/s^3$ | C |
| 287 | 单选 | 使用合成闸瓦或闸片的基础制动装置，在纯空气制动连续 2 次紧急制动后表面温度不宜超过多少℃？ | 350 ℃ | 400 ℃ | 550 ℃ | 700 ℃ | B |
| 288 | 单选 | 电空制动系统正常工作压力为 800 kPa～950 kPa 时，最高工作压力不应大于多少？ | 950 kPa | 980 kPa | 1000 kPa | 1050 kPa | C |
| 289 | 单选 | 踏面单元制动器、盘形制动夹钳单元应具有自动调整间隙的功能，还应具备什么功能？ | 自动报警功能 | 手动调整功能 | 自动润滑功能 | 故障自诊断功能 | B |
| 290 | 单选 | 常用制动和快速制动压力应采用闭环控制，实际输出的制动缸压力与目标值偏差应为多少？ | ±10 kPa | ±15 kPa | ±20 kPa | ±25 kPa | B |
| 291 | 单选 | 紧急制动时应采用什么控制方式？ | 得电制动 | 失电制动 | 脉冲控制 | 比例控制 | B |
| 292 | 单选 | 对于超过 6 辆车编组的列车，总风压力从零充至最高工作压力的充风时间不宜超过多少分钟？ | 15 min | 20 min | 25 min | 30 min | C |
| 293 | 单选 | 常用制动和防滑控制功能的安全性应按 GB/T 21562.2 中哪个等级设计？ | SIL1 | SIL2 | SIL3 | SIL4 | B |
| 294 | 单选 | 速度传感器本体防护等级应满足 GB/T 4208 中的哪个等级？ | IP55 | IP65 | IP67 | IP68 | D |
| 295 | 单选 | 电空制动系统应满足不少于多少年进行拆解检修的使用要求？ | 4 年 | 5 年 | 6 年 | 8 年 | C |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 296 | 单选 | 容差的定义是：一个量的标称值与其测定值之间的允许偏差。该术语属于哪类定义？ | 变压器的定义 | 电抗器的定义 | 通用定义 | 特殊定义 | C |
| 297 | 单选 | 额定绝缘电压（UNm）的注中说明，对于直接连接到接触网的电路，UNm 等于或大于 GB/T 1402 中规定的哪个电压？ | Un | Ur | Umax1 | Umax2 | C |
| 298 | 单选 | 网侧额定电压规定为牵引系统的什么电压？ | 最高电压 | 最低电压 | 标称电压 | 额定电压 | C |
| 299 | 单选 | 对于 A 级绝缘材料，在 1 类工况下绕组平均温升限值为多少 K？ | 75 | 95 | 130 | 155 | A |
| 300 | 单选 | 对于采用充气单元的变压器，绕组温升的极限值不超过（） | 温升限值 | 极限温度 | 环境温度 | 热点温度 | B |
| 301 | 单选 | 变压器铭牌上应标出的内容不包括以下哪项？ | 制造商的名称 | 出厂序列号 | 冷却介质体积和质量 | 额定功率因数 | D |
| 302 | 单选 | 电抗器铭牌上应标出的内容不包括以下哪项？ | 额定电流 | 电感值 | 额定容量 | 额定频率 | C |
| 303 | 单选 | 型式检验应在什么产品上进行？ | 首批产品中的一件产品 | 首批产品中的所有产品 | 随机抽取的任意产品 | 用户指定的产品 | A |
| 304 | 单选 | 出厂检验应在什么产品上进行？ | 同批生产的所有产品上 | 同批生产的抽取产品上 | 首批产品中的一件 | 用户指定的产品 | A |
| 305 | 单选 | 变压器绕组电阻的容差不应超过多少？ | 5% | 10% | 15% | 20% | B |
| 306 | 单选 | 变压器主分接阻抗电压的容差为铭牌标明值的多少？ | ±5% | ±8% | ±10% | ±15% | C |
| 307 | 单选 | 变压器质量（M≥1000 kg）的容差为多少？ | ±5% | ±3% | ±10% | ±2% | B |
| 308 | 单选 | 绝缘电阻试验中，绝缘电阻值应大于多少 MΩ？ | 1 MΩ | 3 MΩ | 5 MΩ | 10 MΩ | C |
| 309 | 单选 | 雷电冲击耐压试验中，测试脉冲应是一个完整的标准冲击波形，其参数为： | 1.2/50 μs | 1.5/40 μs | 1.0/50 μs | 1.2/40 μs | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 310 | 单选 | 对于直接由接触网供电的牵引变压器和辅助变压器，雷电冲击耐压试验是哪种检验？ | 出厂检验 | 型式检验 | 研究性试验 | 抽样检验 | B |
| 311 | 单选 | 冲击和振动试验后，对于变压器应重复进行感应耐压试验或工频耐压试验，试验电压应为原始试验电压值的多少？ | 70% | 75% | 80% | 85% | C |
| 312 | 单选 | 电抗器电感测量的容差应为已标出电感的（） | ±5% | ±8% | ±10% | ±15% | C |
| 313 | 单选 | 电抗器质量（100 kg ≤ M < 1000 kg）的容差应为（） | ±10% | ±5% | ±3% | ±2% | B |
| 314 | 单选 | 增量电感测量主要适用于哪种类型的电抗器？ | 交流电抗器 | 直流电抗器（含脉动电流） | 空心电抗器 | 耦合电抗器 | B |
| 315 | 单选 | 微分电感测量中，对于三相电抗器，电流应依次加入每个相位，通过考虑什么因素增加电流？ | 电压系数 | 适当的因素 | 阻抗系数 | 功率因数 | B |
| 316 | 单选 | 频率响应分析（FRA）中，测量时频率范围的上限至少达到多少 kHz？ | 100 kHz | 300 kHz | 500 kHz | 1000 kHz | C |
| 317 | 单选 | 运营单位新编制或修订的应急预案，应在预案生效（）内报城市轨道交通运营主管部门备案。 | 10 个工作日 | 20 个工作日 | 30 个工作日 | 45 个工作日 | B |
| 318 | 单选 | 运营单位综合应急预案演练应依托运营单位专项应急预案，（ ）至少组织一次实战演练。 | 每 3 个月 | 每半年 | 每 1 年 | 每 2 年 | B |
| 319 | 单选 | 跨城市运营的城市轨道交通线路，线路所在城市的运营主管部门，至少（）组织 1 次联合实战应急预案演练。 | 每 1 年 | 每 2 年 | 每 3 年 | 每 5 年 | C |
| 320 | 单选 | 运营单位每个专项应急预案，每（ ）至少演练一次。 | 每 1 年 | 每 2 年 | 每 3 年 | 每 4 年 | C |
| 321 | 单选 | 鼓励采用事前不通知演练时间、地点和（ ）的突击式演练，鼓励开展多点位多事件的复合性演练。 | 参演人员 | 演练内容 | 评估人员 | 观摩人员 | B |
| 322 | 单选 | 运营单位综合和专项年度应急演练计划，应在确 | 10 个工作日 | 20 个工作日 | 30 个工作日 | 60 个工作日 | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 定后的（）内报城市轨道交通运营主管部门。 | | | | | |
| 323 | 单选 | 针对现场处置方案，每个班组每年应将有关的现场处置方案至少全部演练（ ）。 | 1 次 | 2 次 | 3 次 | 4 次 | A |
| 324 | 单选 | 应急演练评估人员开展评估工作，应当（）地开展评估工作 | 听从安排 | 独立、客观 | 侧重优点 | 简化流程 | B |
| 325 | 单选 | 演练发现的应急处置机制、作业标准、操作规程和管理规定等缺陷，城市轨道交通运营主管部门和运营单位应在（）内修订完善相关预案和制度。 | 1 个月 | 3 个月 | 6 个月 | 12 个月 | B |
| 326 | 单选 | 运营单位应在年度演练计划周期结束后（）内，将演练总结报告报送城市轨道交通运营主管部门。 | 10 个工作日 | 20 个工作日 | 30 个工作日 | 45 个工作日 | B |
| 327 | 单选 | CJ/T 533-2018《城市轨道交通车辆车体技术条件》标准适用最高运行速度不大于（）的地铁、直线电机、单轨、低地板有轨电车、中低速磁浮车辆。 | 100km/h | 120km/h | 140km/h | 160km/h | B |
| 328 | 单选 | 《城市轨道交通车辆车体技术条件》标准规定车体整体结构寿命不应小于（） | 20a | 25a | 30a | 35a | C |
| 329 | 单选 | 车体常规使用环境温度范围为（） | -20℃～40℃ | -25℃～40℃ | -30℃～45℃ | -10℃～50℃ | B |
| 330 | 单选 | 最大垂向载荷下车体静挠度不超过两转向架支承点间距的（） | 0.5% | 1% | 1.5% | 2% | B |
| 331 | 单选 | A 型地铁车辆作用在车钩中心线高度上沿纵向作用在缓冲器和/或车钩上的纵向载荷压缩力应为（）kN | 800 | 960 | 1200 | 490 | C |
| 332 | 单选 | 车体标准扭转载荷应为（）kN·m | 30 | 40 | 50 | 60 | B |
| 333 | 单选 | 地铁、直线电机、低地板有轨电车垂向载荷的动荷系数应为（） | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.5 | A |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 334 | 单选 | 车下设备安装处的疲劳载荷可采用纵向振动加速度取（) | ±0.1g | ±0.15g | ±0.2g | ±0.3g | C |
| 335 | 单选 | 制造商应明确给出车体结构的保修期限不短于车辆交验后（） | 1 年 | 2 年 | 3 年 | 5 年 | B |
| 336 | 单选 | 车辆系统中传递牵引输出功率的电机、电器（如牵引电动机、变流器）的载流电路，称为（　） | 功率电路 | 主电路 | 高压电路 | 控制电路 | A |
| 337 | 单选 | 车辆系统中承载电流以完成系统功能的所有导电部分的电路，称为（　） | 功率电路 | 主电路 | 高压电路 | 控制电路 | B |
| 338 | 单选 | 电极与一个可使电池持续保持近似满充电状态的恒压源连接的蓄电池组，用于正常供电临时中断时给电路供电。此时蓄电池吸收（　）。 | 浮充电流 | 恒流充电电流 | 恒压限流充电电流 | 脉冲充电电流 | A |
| 339 | 单选 | 器件、装置、设备或系统的规范中一个量值的最大或最小允许值。 | 公差 | 标称值 | 极限值 | 峰值 | C |
| 340 | 单选 | 与实际运行工况对应的机车车辆电气设备运行特性，称为（　）。 | 标准工况 | 正常运行状态 | 正常工作状态 | 等效持续工作状态 | D |
| 341 | 单选 | （　）是指在规定的运行条件下，部件或组件的物理、化学或电气特性随时间的变化，这种变化将可能导致其重要的功能特性劣化。 | 老化 | 弱化 | 蠕变 | 劣化 | A |
| 342 | 单选 | 设备在规定的使用和维护条件下，按照要求工作（直至可用寿命终止）的能力，称为（　）。 | 耐久性 | 全寿命 | 额定使用年限 | 耐受性 | A |
| 343 | 单选 | 由接触网（轨）供电的设备，其额定工作电压（Ur）是网压的（　）。 | 标称电压 | 最低持续电压 | 最大持续电压 | 瞬时极限电压 | C |
| 344 | 单选 | 蓄电池充放电时，可能需要通风，以保证水电离产生氢的体积浓度不超过（　）。 | 0.4% | 1% | 2% | 4% | D |
| 345 | 单选 | 脉动电压的直流纹波因数等于脉动电压的最大值与最小值之差比最大值与最小值之和，除非有特别说明，直流纹波因数不应超过（　）。 | 2% | 5% | 10% | 12% | B |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 346 | 单选 | 引起电气设备老化的最常见的因素是（ ）。 | 温度 | 应力 | 有害气体 | 灰尘 | A |
| 347 | 单选 | 型式检验用于（ ）。 | 考核指定产品的设计符合国标及相关产品标准 | 检测材料和工艺故障 | 确定设备功能正常 | 获得设计外的额外信息 | A |
| 348 | 单选 | 对整套液压设备，应按用户与制造商商定的负载周期工作，进行为期（ ）的耐久试验，以验证不存在危及设备正常工作或需要添加液体的泄漏情况。 | 两周 | 一个月 | 三个月 | 半年 | C |
| 349 | 单选 | 耐久性试验属于（ ），用于验证设备在不检修或更换零件的情况下能操作的工作次数。 | 型式检验 | 出厂检验 | 抽样试验 | 研究性试验 | A |
| 350 | 单选 | 试验过程中，加载在设备或装置上的试验瞬间电压值最大的是（ ）。 | 冲击耐受电压 | 工频耐受电压 | 额定绝缘电压 | 短时过电压 | A |
| 351 | 单选 | 通常，某个量值可能在两个允许的极限值之间的范围内变化，但为了表示或识别它而利用一个近似值，即（ ）， | 标准 | 标称值 | 额定值 | 整定值 | B |
| 352 | 单选 | 对设备进行工频电压试验时，试验电压在 10s 内逐渐施加，并保持（ ），再逐渐降为 0。 | 30s±5s | 60s±5s | 300s±5s | 600s±5s | B |
| 353 | 单选 | 对设备进行工频电压试验时，经用户与制造商协商后，可采用直流电压，试验电压值与要求的交流电压（ ）相等。 | 峰值 | 平均值 | 有效值 | 峰峰值 | A |
| 354 | 单选 | 与交流接触网相连的设备，进行介电试验时，试验电压施加于（ ）。 | 电路或闭合触点与其他电路包括接地电路之间 | 接地点上 | 电器的输入和输出端之间 | 与主电路不相连的设备与地之间 | A |
| 355 | 单选 | 绝缘老化部件整修或修复后要进行介电试验时，试验电压不应超过额定绝缘电压的（ ）。 | 1.5 倍 | 2 倍 | 3 倍 | 5 倍 | A |
| 356 | 多选 | 蓄电池的电连接方式一般采用（）。 | 连接器 | 螺栓 | 端子排 | 铰接 | AB |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 357 | 多选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组的 BMS 监控状态参数的测量精度应满足（）。 | 总电压±2%FS | 充电电流±2%FS | 放电电流±2%FS | 总电压±5%FS | ABC |
| 358 | 多选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组 BMS 的一般要求正确的是（）。 | BMS 应具有与机车车辆的控制系统进行信息交换功能 | BMS 应记录蓄电池组的故障信息，并能进行故障诊断。 | BMS 应具有蓄电池组低电压、低容量报警功能 | BMS 应能对记录数据进行存储，存储时间不应少于 30d;故障数据存储时间不应少于 90d | ABC |
| 359 | 多选 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组 BMS 与机车控制系统一般采用网络通信方式，宜采用()。 | MVB 总线 | CAN 网络 | 以太网 | RS485 | ABCD |
| 360 | 多选 | 隔离开关只有在分断或接通的电流（），或当各极端子间（）的情况下，才能断开或闭合电路。 | 非常小 | 电压变化不明显 | 非常大 | 电压变化明显 | AB |
| 361 | 多选 | 断路器在正常电路条件和非正常电路条件（比如短路）下能（）、（）以及（）电流的机械开关电器。 | 接通 | 承载 | 分断 | 截止 | ABC |
| 362 | 多选 | 下列关于列车速度相关概念的说法，正确的有（ ） | 线路设计速度是综合线路功能定位、工程条件、车站设置、技术经济等因素，充分发挥线路系统能力确定的列车持续稳定运行的最高速度 | 车辆构造速度是由车辆结构强度、制动性能等自身安全条件限定的能够运行的最高速度 | 车辆超速防护触发速度是车辆自身保护设置的自动施加紧急制动的速度 | 车辆最高运行速度是车辆结构强度、制动性能等自身安全条件限定的能够运行的最高速度 | ABC |
| 363 | 多选 | 在客室内关于一位侧和二位侧的描述，正确的是（ ） | 面向一位端，右边一侧为一位侧 | 面向一位端，左边一侧为二位侧 | 面向一位端，左边一侧为一位侧 | 面向一位端，右边一侧为二位侧 | AB |
| 364 | 多选 | 列车空调系统通过通风、制冷、制热等方式处理空气并送入车内，可以调节以下哪些车内指标至预定范围？（ ） | 空气温度 | 相对湿度 | 气流速度 | 氧气含量 | ABC |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 365 | 多选 | 固定编组列车相邻车辆间设置的贯通道应满足下列哪些要求？（ ） | 踏板和渡板与客室地板过渡区域保持连续，水平高差不应大于 20mm | A 型车的贯通道通过宽度不应小于 1500mm，B 型车的贯通道通过宽度不应小于 1300mm | 贯通道通过高度不应低于 1900mm | 在邻车转向架悬挂系统失效时，贯通道的结构、强度等应具备顺利通过竖曲线、水平曲线及车速等最不利条件组合线路的能力 | ABCD |
| 366 | 多选 | 以下关于列车相关装置的说法，正确的是（ ） | 列车车钩及其缓冲装置在相邻车辆悬挂系统失效及极限轮径差等最不利工况下，不得因振动或冲击而分离 | 空载列车在最不利工况下推送超员且无制动列车时，车钩及其缓冲装置应具备吸收空载列车以最大加速度运行并施加紧急制动产生纵向冲击力的能力 | 共线运行列车防爬装置的防爬齿型式、数量和尺寸应匹配，防止列车冲撞时发生爬叠 | 列车两端设置的防意外冲撞的撞击能量吸收或结构变形区，应具备在平直轨道线路上吸收一列空载列车以 25km/h 速度与一列静止、无制动、1/2 坐席载荷的列车撞击所产生能量的能力 | ABCD |
| 367 | 多选 | 采用接触轨供电时，关于列车受流装置的布置，下列说法正确的是（ ） | 布置位置和数量应与断电区设置相匹配 | 要确保正线任意时刻至少有一个集电靴能够正常受流 | 要满足全列车辅助变流器正常工作的要求 | 需满足列车正常通过断电区的要求 | ABCD |
| 368 | 多选 | 在外部供电中断的情况下，蓄电池容量应满足紧急状态下哪些系统的供电要求？（ ） | 车门控制 | 应急照明 | 视频监视 | 广播系统 | ABCD |
| 369 | 多选 | 关于地铁车辆辅助供电系统，下列说法正确的是（ ） | 应配置交流母线接触器，实现母线故障隔离 | 采用扩展供电且仅有 1 台辅助变流器正常工作时，应满足列车空调系统减 | 当采用 4 台辅助变流器并网供电，3 台正常工作时满足列车用电设备 | 当采用 4 台辅助变流器并网供电，2 台正常工作时满足列车空调系统 | ABCD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 载运行、其他用电设备正常运行的能力 | 正常运行 | 减载运行和其他用电设备正常运行 | |
| 370 | 多选 | 列车充电机应具备以下哪些功能？（ ） | 与蓄电池组相匹配 | 温度补偿 | 蓄电池防过充保护 | 自动重启 | ABC |
| 371 | 多选 | 列车蓄电池应具备以下哪些功能？（ ） | 正负线短路保护 | 电压过低的保护 | 欠压分级报警功能 | 自行放电少 | ABC |
| 372 | 多选 | 制动系统应具有（）、（）、（）、保持制动等功能，可配置快速制动功能。 | 常用制动 | 紧急制动 | 停放制动 | 空气制动 | ABC |
| 373 | 多选 | 列车常用制动包括（）和（），优先充分发挥电制动能力。 | 电制动 | 空气制动 | 摩擦制动 | 踏面制动 | AB |
| 374 | 多选 | 下列关于列车电制动与空气制动配合的说法，正确的是（ ） | 两者应独立且协调配合，以满足列车在各种运行状况下所需的制动力 | 当电制动力不足时，空气制动应自动投入使用并补足制动力 | 当电制动力丧失时，空气制动应自动投入使用并补足制动力 | 列车停车过程中，电制动力应立即退出，以便空气制动发挥作用 | ABC |
| 375 | 多选 | 发生以下情况之一，运行中的列车应施加紧急制动（）： | 紧急制动按钮被激活 | 列车运行速度达到车辆超速防护触发速度 | 列车自动防护(ATP)发出紧急制动指令 | 列车非正常分离 | ABCD |
| 376 | 多选 | 车辆应快速响应信号系统 ATP 的超速防护和车辆的超速防护，从紧急制动指令输出开始至列车达到目标减速度值的 90%，响应时间满足下列要求（）。 | 信号系统 ATP 紧急制动继电器或车辆控制系统输出紧急制动指令至车辆牵引系统和空气制动系统接收紧急制动指令的时间(t1)不应大于 0.1s | 车辆牵引系统接收紧急制动指令到牵引力为零的时间(t2)不应大于 0.2s | 车辆空气制动系统接收紧急制动指令到制动缸压力为最大值 10%的时间(t3)不宜大于 0.3s | 车辆制动缸压力从 10%到 90%的时间(t4)不宜大于 1.3s | ABCD |
| 377 | 多选 | 对于列车的空气压缩机组，下列说法正确的是（ ） | 列车应有两套及以上完全独立的电动 | 所有空气压缩机组工作时间应均衡 | 当一台机组故障时，其余机组应能 | 空气压缩机组无需定期维护 | ABC |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 空气压缩机组 | | 满足整列车用风要求 | | |
| 378 | 多选 | 关于列车总风缸，以下说法正确的有（ ） | 在超员载荷（AW3）工况、风源系统停止工作且总风处于正常工作压力时，总风缸风量和制动储风缸容量应满足列车不少于 3 次紧急制动的用风需求 | 当总风处于最大工作压力且空气压缩机组和各种用风设备均不工作时，总风压力稳定后 5min 内的下降值不应大于 20kPa | 总风缸无需安装压力表 | 总风缸不需要做防锈、防腐处理 | AB |
| 379 | 多选 | 客室侧门的锁闭功能应满足下列哪些要求？（ ） | 客室侧门驱动装置应设置行程开关检测车门锁闭状态 | 客室侧门驱动装置通过电子门控器将车门锁闭状态传输至列车控制与管理系统 | 客室侧门锁闭装置锁闭后应保持锁闭状态，直至收到门允许信号和开门指令 | 客室侧门锁闭装置锁闭后保持锁闭状态，直至车门紧急解锁装置或车外解锁装置被操作 | ABCD |
| 380 | 多选 | 以下关于客室侧门关门防挤压力的说法，正确的有（ ） | 客室侧门在关门过程中，施加在障碍物上的峰值力不应大于 300N | 第一次关门时的有效力不应大于 150N | 再次关门时的平均有效力不应大于 200N | 再次关门时的平均有效力不应大于 240N | ABC |
| 381 | 多选 | 客室侧门应具有隔离功能，实现对单套客室侧门手动隔离，并满足下列要求:（） | 客室侧门处于关闭状态时，操作隔离装置后能对单套客室侧门实现机械和电气隔离，并在司机室的车辆显示屏显示该门隔离状态; | 隔离装置被操作后，将客室侧门与任何开门和关门指令隔离，通过机械装置将门锁在关闭位置，并可通过列车网络或硬线向列车控制与管理系统 | 隔离装置的开启位、锁闭位应有标志; | 门区侧顶板或附近其他位置应具有客室侧门工作状态指示，客室侧门已隔离状态应采用红色指示灯或动态位置图突出显示等方式进 | ABCD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 提供隔离装置的状态; | | 行显示。 | |
| 382 | 多选 | 客室侧门零速保护功能相关要求中，涉及的信号有（ ）， | 零速信号 | 门允许信号 | 开门指令 | 关门指令 | ABCD |
| 383 | 多选 | 列车广播可分为（）、（）、（），列车可通过手持装置进行人工广播，通过司机室广播控制装置<br>或车辆显示屏的操作指令进行手动广播预录制信息。 | 人工广播 | 手动广播 | 自动广播 | 智能广播 | ABC |
| 384 | 多选 | 列车控制与管理系统具备接收信号系统提供的哪些关键信息的能力？（ ） | 驾驶模式状态 | 列车运行方向 | 车门状态 | ATO 牵引/制动指令 | ABD |
| 385 | 多选 | 城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理工作坚持（ ）的原则。 | 目标导向 | 全面覆盖 | 科学施策 | 闭环管理 | ABCD |
| 386 | 多选 | 城市轨道交通运营安全风险按照业务板块分为（ ）运行环境等。 | 设施监测养护 | 设备运行维修 | 行车组织 | 客运组织 | ABCD |
| 387 | 多选 | 设施监测养护类风险：（ ）、车站、控制中心和车辆基地等方面的风险。 | 桥梁 | 隧道 | 轨道 | 路基 | ABCD |
| 388 | 多选 | 设备运行维修类风险：（ ）、机电等方面的风险。 | 车辆 | 信号 | 供电 | 通信 | ABCD |
| 389 | 多选 | 行车组织类风险：（ ）等方面的风险。 | 调度指挥 | 列车运行 | 行车作业 | 施工管理 | ABCD |
| 390 | 多选 | 运行环境类风险：（ ）等方面的风险。 | 生产环境 | 自然环境 | 保护区环境 | 社会环境 | ABCD |
| 391 | 多选 | 风险等级从高到低划分为（ ）、较小四个等级。 | 特大 | 重大 | 较大 | 一般 | BCD |
| 392 | 多选 | 风险数据库内风险点位应细化到（ ）等。 | 具体场所 | 设施设备部位 | 工作环节 | 操作步骤 | ABCD |
| 393 | 多选 | 隐患排查治理是运营单位对城市轨道交通运营过程中风险管控措施弱化、失效、缺失等，进行排 | 人的不安全行为 | 物的不安全状态 | 环境的不安全因素 | 管理上的缺陷 | ABCD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 查、评估、整改，消除（　　）的闭环管理活动。 | | | | | |
| 394 | 多选 | 以下属于重大安全隐患的是（　　）。 | 安全生产事故或列车脱轨 | 列车冲突 | 列车撞击、列车挤岔 | 重点区域火灾 | ABCD |
| 395 | 多选 | 隐患排查包括日常排查、专项排查等方式。遇到以下（　　）情况，应开展专项排查。 | 重要节假日、重大活动等关键运输节点前 | 重点施工作业进行期间 | 发生重大故障或运营险性事件 | 根据政府或有关管理部门安全部署 | ABCD |
| 396 | 多选 | 运营单位应建立隐患排查治理工作台账，记录隐患排查治理情况，内容至少包括：（　　）、主要治理措施、责任人、治理期限、治理结果、未能立即消除时的临时措施等。隐患排查治理情况应定期向相关工作人员通报。 | 隐患内容 | 排查人员 | 排查时间 | 隐患等级 | ABCD |
| 397 | 多选 | 车辆间联结装置应包括（　　）和车辆间电缆。 | 车钩及缓冲装置 | 贯通道 | 联轴节 | 连接风管 | ABD |
| 398 | 多选 | 车体结构的内外墙板之间及底架与地板之间应敷设（　　）且满足环保<br>要求的隔热、隔音材料。 | 吸附能力强 | 吸湿性小 | 膨胀率低 | 性能稳定 | BCD |
| 399 | 多选 | 在所有电制动停止工作的情况下，空气制动系统及所有空气驱动部件的设计应满足（　　）。 | 在超员工况下,列车应能以基础制动热容量允许的速度运行一个往返。 | 在超员工况下,列车应能以基础制动热容量允许的速度运行一个单程。 | 制动系统应能保持设计的常用制动减速度及紧急制动减速度。 | 制动系统应能保持设计的紧急制动减速度。 | AC |
| 400 | 多选 | 列车控制和管理系统数据通信应具有下列基本功能（　　）。 | TCMS 与列车子系统应能通过列车通信网络和智能终端进行通信 | 通过列车通信网络上的标准服务接口,应能下载联网子系统的运行及故障信息 | 主要微机控制子系统应能通过列车通信网络上的标准服务接口进行在线测试及软件更新 | 实现列车的智能 AI 管控 | ABC |
| 401 | 多选 | 列车在下列（　　）时，应进行型式试验。 | 新设计制造的车辆 | 批量生产的车辆实施重大技术改造,其 | 批量生产的车辆制造一定数量后, | 转厂后生产的车辆 | ABCD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 性能、构造、材料、部件有较大改变者 | 有必要重新确认其性能时 | | |
| 402 | 多选 | 正式提交验收的车辆应有（　）、使用维护说明书和车辆履历簿。 | 产品合格证书 | 型式试验报告 | 例行试验报告 | 首件检报告 | ABC |
| 403 | 多选 | 感应板的导电板与导磁板之间可采用（　）等方式来连接。 | 爆炸焊接 | 胶接 | 热轧复合 | 紧固件 | ACD |
| 404 | 多选 | 规定限界的目的主要是防止车辆在直线或曲线上运行时与各种建筑物或非指定的设备发生接触，属于车辆限界的有（　） | 车辆制造轮廓线 | 车辆动态包络线 | 车辆静态限界 | 设备限界 | ABC |
| 405 | 多选 | 火灾探测器可设置类型为（） | 单烟 | 单温 | 单烟单温 | 烟温复合 | ABCD |
| 406 | 多选 | 火警控制器主机可设置（） | 时间 | 车厢号 | 报警阈值 | 音量 | ABC |
| 407 | 多选 | 蓄电池组提供的列车紧急负载包括（　）。 | 紧急照明 | 紧急通风 | 开关门 | 紧急广播 | ABCD |
| 408 | 多选 | 下面说法中，正确的是（　）。 | 1Ah 表示能在 1A 的电流下放电 1 小时 | 用 2A 电流对 1Ah 电池充电，充电速率是 2C | 电池刚出厂时，正负极之间的电势差称为电池的开路电压 | 电池的内阻决定于极板的电阻和离子流的阻抗 | ABCD |
| 409 | 多选 | 客室侧门应具备的功能有（ ）。 | 能单独开闭和锁闭 | 列车运行时能可靠锁闭 | 能对单个车门进行隔离 | 紧急情况下能手动解锁开门 | ABCD |
| 410 | 多选 | 列车应具有的制动系统包括（ ）。 | 电气制动 | 摩擦制动 | 液压制动 | 停放制动 | ABD |
| 411 | 多选 | 列车应设置的安全装置和功能包括（ ）。 | 灭火器具和自动火灾报警装置 | 自动防护(ATP)系统 | 司机操纵台的紧急停车操纵装置 | 视频监视装置 | ABCD |
| 412 | 多选 | 列车报警系统的要求包括（ ）。 | 客室设置乘客紧急报警装置 | 具备乘客与控制中心/乘务人员的通信联络装置 | 值守人员与乘客通话有最高优先权 | 仅在紧急情况下才能触发 | ABC |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 413 | 多选 | 全自动运行列车的应急要求包括（ ）。 | 配备人工操控列车的相关设备 | 控制中心可监控列车运行状态 | 可实现列车停车及车门应急控制 | 无需设置司机室 | ABC |
| 414 | 多选 | 城市轨道交通车辆的限界包括（ ）。 | 车辆限界 | 设备限界 | 建筑限界 | 轨道限界 | ABC |
| 415 | 多选 | 车辆空调系统的保护装置包括（ ）。 | 高压开关 | 低压开关 | 过载保护 | 过热保护 | ABCD |
| 416 | 多选 | 车辆空调系统的性能要求包括（ ）。 | 制冷量 | 送风量 | 新风量 | 噪声 | ABCD |
| 417 | 多选 | 车辆空调通风系统的组成包括（ ）。 | 蒸发风机 | 冷凝风机 | 风道 | 空气过滤器 | ACD |
| 418 | 多选 | 车辆空调控制系统的传感器包括（ ）。 | 温度传感器 | 压力传感器 | 湿度传感器 | 流量传感器 | ABC |
| 419 | 多选 | 城市轨道交通车辆空调系统的组成包括（ ）。 | 制冷系统 | 通风系统 | 采暖系统 | 控制系统 | ABCD |
| 420 | 多选 | 机车车辆电子装置的环境试验包括以下哪些项目（ ）。 | 高温试验 | 低温试验 | 湿热试验 | 盐雾试验 | ABCD |
| 421 | 多选 | 机车车辆电子装置的电磁兼容试验包括以下哪些项目（ ）。 | 静电放电试验 | 辐射发射试验 | 传导发射试验 | 辐射抗扰度试验 | ABCD |
| 422 | 多选 | 机车车辆电子装置的机械试验包括以下哪些项目（ ）。 | 振动试验 | 冲击试验 | 碰撞试验 | 拉伸试验 | ABC |
| 423 | 多选 | 机车车辆电子装置的电气试验包括以下哪些项目（ ）。 | 绝缘电阻试验 | 耐压试验 | 电源电压变化试验 | 功能试验 | ABCD |
| 424 | 多选 | 机车车辆电子装置印制板组件涂覆的要求包括（ ）。 | 涂层均匀 | 无气泡 | 无脱落 | 厚度越厚越好 | ABC |
| 425 | 多选 | 机车车辆电子装置的故障保护功能包括（ ）。 | 过电压保护 | 过电流保护 | 过热保护 | 短路保护 | ABCD |
| 426 | 多选 | 熔断器的额定值包括（ ）。 | 额定电压 | 额定电流 | 额定频率 | 额定分断能力 | ABD |
| 427 | 多选 | 熔断器的特性参数包括（ ）。 | 分断能力 | 时间-电流特性 | 电压降 | 功率损耗 | ABCD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 428 | 多选 | 熔断器的试验项目包括（ ）。 | 温升试验 | 绝缘电阻试验 | 耐压试验 | 分断能力试验 | ABCD |
| 429 | 多选 | 影响熔断器熔断时间的因素有（ ）。 | 故障电流大小 | 环境温度 | 熔体材料 | 熔体截面积 | ABCD |
| 430 | 多选 | 快速熔断器的特点包括（ ）。 | 熔断速度快 | 分断能力强 | 限流特性好 | 可重复使用 | ABC |
| 431 | 多选 | 熔断器的选择原则包括（ ）。 | 额定电压匹配 | 额定电流匹配 | 分断能力满足要求 | 保护特性配合 | ABCD |
| 432 | 多选 | 机车车辆动力学性能试验前应确认下列参数（） | 线路等级、维修养护等级和几何质量特性。 | 机车车辆技术参数。 | 运行试验区段特性，如直线、大半径曲线和小半径曲线。 | 机车车辆实际状态，如整备状态、空车、重车等。 | ABCD |
| 433 | 多选 | 机车车辆动力学性能试验运行条件一般应考虑（）等因素 | 线路等级 | 试验速度、欠超高 | 曲线半径 | 编组和运行方向 | ABCD |
| 434 | 多选 | 机车车辆动力学性能试验区段分为（）。 | 直线 | 大半径曲线 | 小半径曲线 | 直向通过道岔和侧向通过道岔 | ABCD |
| 435 | 多选 | 运行稳定性采用（）等指标进行评价。 | 脱轨系数 | 轮重减载率 | 轮轴横向力 | 横向稳定性 | ABCD |
| 436 | 多选 | 城市轨道车辆空调机组的保护应包括（） | 制冷压缩机过载、过热保护 | 制冷系统高压和低压保护 | 电气系统欠电压、过电压保护、短路、缺相保护 | 冷凝器防冻保护 | ABC |
| 437 | 多选 | 关于城市轨道车辆空调机组的要求，以下正确的有（） | 环境温度不高于45℃时能正常工作 | 应有可靠的排水结构，冷凝水不渗入客室 | 蒸发器不应被冰霜堵塞 | 空调机组应具有互换性 | ABCD |
| 438 | 多选 | 下列哪些属于断路器按灭弧介质或工作原理的分类？ | 油断路器 | 真空断路器 | 气吹断路器 | 气体断路器 | ABCD |
| 439 | 多选 | 交流断路器应明确的额定电压包括（） | 额定工作电压 (Ur) | 额定绝缘电压 (UNm) | 额定冲击电压 (UNi) | 工频试验电压 (Ua) | ABCD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 440 | 多选 | 交流断路器型式检验的试验序列包括哪些？ | 一般工作特性 | 额定短路接通与分断能力 | 耐冲击和振动能力 | 气候条件和其他试验（如电磁兼容） | ABCD |
| 441 | 多选 | 出厂检验应针对每个交流断路器进行的项目包括（） | 功能试验 | 主电路电阻测量，气密性试验（如适用） | 脱扣器校准（如适用） | 介电强度试验、温升试验 | ABCD |
| 442 | 多选 | 车辆基地的设施设备配置应满足哪些要求？ | 保证试车线不被占用 | 配备应急所需的救援设备和器材 | 备品备件、特殊工具和仪器仪表种类齐全 | 试车线可被其他作业占用 | ABC |
| 443 | 多选 | 运营单位应制定应急预案，包括以下哪些类型？ | 运营突发事件应急预案 | 自然灾害应急预案 | 公共卫生事件应急预案 | 财务危机应急预案 | ABC |
| 444 | 多选 | 运营单位应根据车辆实际技术状态、走行里程、使用时间确定检修周期，制定检修规程。以下哪些属于标准中明确列出的检修修程？ | 日检、双周检 | 月检、年检（定修） | 架修、大修 | 临修、专项修 | ABC |
| 445 | 多选 | 运营单位应建立车辆维修档案管理制度。以下关于维修记录保存的说法正确的有？ | 应严格记录和存档车辆维修信息 | 应严格记录和存档车辆使用信息 | 维修记录应至少保存 3 年 | 维修记录应至少保存 5 年 | ABD |
| 446 | 多选 | 计划修包含以下哪些修程？ | 日常保养 | 小修 | 中修 | 大修 | ABCD |
| 447 | 多选 | 关于设备维修方式的说法，以下正确的有？ | 计划修应制定设备检修周期，明确检修范围和内容 | 状态修应根据设备元器件使用寿命特点，主动更换元器件 | 故障修适用于设备或部件出现故障导致功能丧失时的修复性工作 | 直接影响行车且无备用的设备，可以采取故障修方式 | ABC |
| 448 | 多选 | 电空制动系统应由哪些部分组成？ | 制动控制装置 | 基础制动装置 | 风源系统 | 辅助装置或辅助部件 | ABCD |
| 449 | 多选 | 电空制动系统应具有以下哪些基本制动功能？ | 常用制动 | 紧急制动 | 停放制动 | 快速制动 | ABC |
| 450 | 多选 | 关于防滑控制功能，以下说法正确的有？ | 应能对滑行轴的制动力进行控制 | 应能充分利用黏着 | 应优先发挥电制动防滑控制的能力 | 防滑控制时应受冲动限制 | ABC |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 451 | 多选 | 关于停放制动，以下说法正确的有？ | 应通过机械方式产生并传递 | 应能通过充风缓解 | 应能通过手动操纵缓解 | 应允许空气制动力叠加 | ABC |
| 452 | 多选 | 电空制动系统的气密性要求包括哪些？ | 5min 总风压力下降不应大于 20 kPa | 5min 总风压力下降不应大于 30 kPa | 3min 制动储风缸压力下降不应大于 10 kPa | 3min 制动储风缸压力下降不应大于 15 kPa | AC |
| 453 | 多选 | 对于最高运行速度不大于 120 km/h 的列车，以下减速度要求正确的有？ | 最大常用制动平均减速度不应低于 1.0 $m/s^2$ | 快速制动等效减速度不应低于 1.2 $m/s^2$ | 紧急制动平均减速度不应低于 1.2 $m/s^2$ | 紧急制动平均减速度不应低于 1.0 $m/s^2$ | ABC |
| 454 | 多选 | 电空制动系统应具有以下哪些检测功能？ | 制动不缓解检测 | 制动力不足检测 | 超速检测 | 脱轨检测 | AB |
| 455 | 多选 | 在低黏着状态下，关于防滑性能要求正确的有？ | 速度>120km/h 时，不应出现持续 3s 以上滑移率>25%的情况 | 速度 5~30km/h 时，车轮抱死持续时间不应大于 0.4s | 速度>30km/h 时，所有车轮均不应抱死 | 允许出现轻微的踏面擦伤 | ABC |
| 456 | 多选 | 关于制动热容量试验（AW3 状态，纯空气紧急制动 2 次），以下说法正确的有？ | 合成闸瓦表面温度不宜超过 400℃ | 粉末冶金闸片表面温度不宜超过 700℃ | 合成闸瓦表面温度不宜超过 350℃ | 粉末冶金闸片表面温度不宜超过 550℃ | AB |
| 457 | 多选 | 变压器可分为以下哪些类型？ | 牵引变压器 | 辅助变压器 | 自耦变压器 | 隔离变压器 | AB |
| 458 | 多选 | 以下哪些属于变压器铭牌上应标出的内容？ | 每个绕组的额定容量和额定电压 | 阻抗值 | 冷却介质的体积和质量（仅适用液浸式） | 额定功率 | ABC |
| 459 | 多选 | 以下哪些属于电抗器铭牌上应标出的内容？ | 电感值(在规定的基准电流下） | 额定频率 | 冷却介质与类型 | 额定容量 | ABC |
| 460 | 多选 | 以下哪些属于变压器的介电强度试验项目？ | 感应耐压试验 | 工频耐压试验 | 雷电冲击耐压试验 | 湿介电强度试验（干式变压器） | ABCD |
| 461 | 多选 | 干式变压器温升试验的三个步骤包括以下哪些？ | 施加电流试验 | 开路试验（仅针对变压器） | 短路试验 | 试验整合 | ABD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 462 | 多选 | 运营单位专项应急预案演练，应至少涵盖以下哪些重点内容（）。 | 列车脱轨、撞击、冲突 | 异物侵限、淹水倒灌 | 突发大客流、区间疏散 | 网络安全事件 | ABCD |
| 463 | 多选 | 应急演练评估工作，重点评估内容包括（）。 | 应急预案是否科学 | 联动组织是否高效 | 人员操作是否熟练 | 应急保障是否充分 | ABCD |
| 464 | 多选 | 运营单位制定综合和专项年度应急演练计划，应结合以下哪些因素（）。 | 线路特征 | 设备性能 | 应急能力 | 行业发生的事故事件案例 | ABCD |
| 465 | 多选 | 运营单位应建立城市轨道交通运营突发事件预案，包括哪些（）。 | 综合应急预案 | 专项应急预案 | 行业发生的事故预案 | 现场处置方案 | ABD |
| 466 | 多选 | 运营单位应根据岗位特点和运营需要，有针对性地加强重点岗位、重点内容的演练，如下哪些（）可在运营结束后开展。 | 列车区间阻塞 | 列车故障救援 | 列车火灾 | 站台门及车门故障 | ABCD |
| 467 | 多选 | CJ/T 533-2018《城市轨道交通车辆车体技术条件》适用车辆类型包含（) | 地铁车辆 | 直线电机车辆 | 跨座式单轨 | 低地板有轨电车 | ABCD |
| 468 | 多选 | 车体材料应选用（） | 铝合金 | 不锈钢 | 轻质复合材料 | 普通碳素钢 | ABC |
| 469 | 多选 | 车体载荷分为三大类，分别是（） | 静载荷 | 动载荷 | 疲劳载荷 | 冲击载荷 | ABC |
| 470 | 多选 | 车体外部设备强度核算三个方向载荷包含（） | 纵向 3g | 横向 1g | 垂向(1±C)g | 扭转 40kN·m | ABC |
| 471 | 多选 | 车体组装完成后需要开展的检验/试验项目有（） | 外观及尺寸测量 | 水密性试验 | 预挠度测量 | 疲劳台架试验 | ABC |
| 472 | 多选 | GB/T21413《轨道交通机车车辆电气设备》第 1 部分:一般使用条件和通用规则，规定了轨道交通机车车辆（ ）上电气设备的一般使用条件和要求。 | 主电路 | 辅助电路 | 控制电路 | 指示电路 | ABCD |
| 473 | 多选 | 额定绝缘电压的值与（ ）有关。 | 额定工作电压 | 额定冲击电压 | 额定工作频率 | 爬电距离 | BD |
| 474 | 多选 | 引起电气设备老化的因素有（ ）。 | 温度 | 应力 | 有害气体 | 灰尘 | ABCD |
| 475 | 多选 | 最小电气间隙基于额定冲击电压（UNi），由以下因素确定（ ）。 | 工频试验电压(Ua) | 额定绝缘电压($U_{Nm}$) | 过电压类别(OV) | 计算或测量的工作峰值电压 | BCD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 476 | 多选 | 爬电距离基于（ ）确定。 | 额定绝缘电压($U_{Nm}$) | 污染等级(PD) | 绝缘材料分组 | 电压类型 | ABC |
| 477 | 多选 | 电气设备应通过试验，证明设备符合国标和相关产品标准的要求，试验包括（ ）。 | 型式检验 | 出厂检验 | 抽样试验 | 研究性试验 | ABCD |
| 478 | 多选 | 以下属于直接温度测量法的是（ ）。 | 电阻温度计 | 热电偶 | 温度感应棒 | 红外相机 | ABCD |
| 479 | 多选 | 线圈的热态温度，取决于（ ）。 | 冷态温度 | 热阻 | 冷阻 | 所加电压类型 | ABC |
| 480 | 多选 | 电气设备工作性能，主要包括哪些（ ）。 | 空载工作性能 | 带负荷工作性能 | 过载或故障状态下性能 | 机械和电气耐久性 | ABCD |
| 481 | 多选 | 运营单位应利用车辆自有的监测和诊断功能，对（ ）关键部位进行实时监控。 | 牵引系统 | 制动系统 | 受流系统 | 蓄电池 | ABCD |
| 482 | 多选 | 设计最高运行速度≤120 km/h 的地铁车辆检修类别包含（ ）。 | 列检 | 月检 | 架修 | 大修 | ABCD |
| 483 | 多选 | 车辆在哪些情况下可提前开展更新改造（ ）。 | 故障率较高，严重影响运营安全和客运服务 | 存在重大隐患，维修后无法消除 | 设备厂商退市，备品备件无法保障 | 遭受事故破坏，不具备维修价值 | ABCD |
| 484 | 多选 | 新购列车投入载客运营前，必须完成的环节有（ ）。 | 首列车型式试验 | 试车线动态功能测试 | 非运营时段正线测试 | 不少于 5000 列公里不载客试运行 | ABC |
| 485 | 多选 | GB/T 14894-2005 中，整车出厂试验包含的项目有（）。 | 外观检查 | 绝缘耐压试验 | 盐雾腐蚀试验 | 车门试验 | ABD |
| 486 | 多选 | 下列哪些情况，车辆应重新开展型式试验（）。 | 新车型首次定型 | 已定型车辆仅更换普通螺栓紧固件 | 牵引系统控制软件重大改造 | 国家监管部门提出型式复核要求 | ACD |
| 487 | 多选 | 车辆称重试验需要校核的项目有（）。 | 轴重 | 轮重 | 车体自重分布 | 一系弹簧刚度校核 | ABC |
| 488 | 多选 | 车门系统试验内容包括（）。 | 开关动作时间测试 | 防夹功能测试 | 门控回路绝缘测试 | 紧急解锁功能试验 | ABD |
| 489 | 多选 | 高压电气系统组装后需要开展的试验项目（）。 | 绝缘电阻测试 | 工频耐压试验 | 牵引电机动平衡试验 | 接地连续性试验 | ABD |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 490 | 多选 | 空气管路系统试验项目主要有（）。 | 管路气密性保压试验 | 空压机启停压力校验 | 风缸支架应力测试 | 安全阀动作压力试验 | ABD |
| 491 | 多选 | 根据 GB/T 21414- 2021,接地系统需要满足的要求有（）。 | 可导电金属部件可靠接入保护接地回路 | 接地导体可以串联敷设连接 | 接地导体截面积满足故障通流要求 | 接地连接点做好防腐处理 | ACD |
| 492 | 多选 | 高压电容断电后设置放电回路，目的是（）。 | 稳定电网谐波 | 降低断电后静电电压 | 释放残余电压，防止检修人员触电 | 防止电容长期带残压加速老化 | BCD |
| 493 | 多选 | 动力电缆与控制电缆同线槽敷设时，可采取哪些防护措施降低干扰隐患（）。 | 加装金属屏蔽隔板隔离 | 控制电缆选用屏蔽线缆 | 屏蔽层单端或双端可靠接地 | 增大电缆护套厚度 | ABC |
| 494 | 多选 | 造成机车车辆电气绝缘性能下降的因素有（）。 | 线缆增加绝缘护套 | 柜内凝露积水 | 电缆外皮磨损破损 | 粉尘堆积在带电部件表面 | BCD |
| 495 | 多选 | 电气柜内部布线应规避下列哪些电气隐患（）。 | 线缆弯曲半径小于厂家要求值 | 高低压线缆之间加装绝缘隔板 | 电缆接头密封失效进水 | 线缆长期挤压在金属棱角位置 | ACD |
| 496 | 判断 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组 BMS 不可通过硬线传输关键故障和报警信息。 | | | | | 错误 |
| 497 | 判断 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池包输出的正、负极端子与蓄电池箱体之间的绝缘电阻不应小于 5MΩ。 | | | | | 正确 |
| 498 | 判断 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池包的最大平均热释放率不大于 90kW/m2。 | | | | | 正确 |
| 499 | 判断 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组按规范进行完全充电，同一蓄电池包内蓄电池单体的开路电压差不应大于 0.02V。 | | | | | 正确 |
| 500 | 判断 | 轨道交通轨道车牵引系统用铅酸蓄电池组可以使用石棉等材料。 | | | | | 错误 |
| 501 | 判断 | 隔离开关在异常条件下（如短路）无法承载电流。 | | | | | 错误 |
| 502 | 判断 | 无源电工器件可以按照工作频率分为 C1、C2 或 | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | C3。 | | | | | |
| 503 | 判断 | 直流线缆接触器按照分类应该属于 A2 类电工器件。 | | | | | 错误 |
| 504 | 判断 | 开关、按钮等按照分类，应该属于 A1 类电工器件。 | | | | | 错误 |
| 505 | 判断 | 控制电路的工作电压和工作频率是控制电路工作特性和温升特性的依据。 | | | | | 错误 |
| 506 | 判断 | 气动或电空器件的额定气压是气动控制系统工作特性的依据。 | | | | | 正确 |
| 507 | 判断 | 按照 GB/T21413.1 一 2018 中 9.1.1 的规定,具有外裸导电部分的器件应有保护接地，以免绝缘失效时带电。 | | | | | 正确 |
| 508 | 判断 | 操作过电压时产生的峰值电弧电压不应大于设备额定冲击电压和 3 倍的额定绝缘电压（UNm）。 | | | | | 正确 |
| 509 | 判断 | 短时耐受电流能力，是指器件应能够在额定持续时间（tcw）内承受额定短时耐受电流（Icw）。 | | | | | 正确 |
| 510 | 判断 | 对于所有器件，应在所有电路和气路的额定值时的±3%偏差范围运行。 | | | | | 错误 |
| 511 | 判断 | 每个操作循环中，器件应保持闭合状态足够长的时间，以确保电流完全建立但不超过 2s。 | | | | | 正确 |
| 512 | 判断 | 机械开关电器的断开位置是保证开关电器的主电路处于预定通电的位置。（ ） | | | | | 错误 |
| 513 | 判断 | 分断能力就是短路分断能力，二者没有区别。（ ） | | | | | 错误 |
| 514 | 判断 | 列车噪声测量时，司机室内人员应不超过 4 人。（ ） | | | | | 正确 |
| 515 | 判断 | 固定编组列车相邻车辆间设置的贯通道，其踏板和渡板不需要具备防夹功能。（ ） | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 516 | 判断 | B 型车的贯通道通过宽度不应小于 1500mm。（ ） | | | | | 错误 |
| 517 | 判断 | 列车两端只需设置防爬装置，无需设置防意外冲撞的撞击能量吸收或结构变形区。（ ） | | | | | 错误 |
| 518 | 判断 | 在站台满足设计要求前提下，确保车辆客室地板面不低于车站站台面且与车站站台面间的高差不超过 50mm。 | | | | | 正确 |
| 519 | 判断 | 当有受电弓故障时，其他受电弓能确保所在列车单元的牵引变流器正常工作，但全列车的辅助变流器不一定能正常工作。（ ） | | | | | 错误 |
| 520 | 判断 | 列车高速断路器、熔断器、牵引变流器、辅助变流器等设备因外部供电系统中断一定会造成永久性损伤。（ ） | | | | | 错误 |
| 521 | 判断 | 列车蓄电池都应是免维护蓄电池。（ ） | | | | | 错误 |
| 522 | 判断 | 当单个蓄电池组温度或两端蓄电池组温差超过阈值时，会通过广播提示。（） | | | | | 错误 |
| 523 | 判断 | 铅酸蓄电池箱体无需有排气通风设计。 | | | | | 错误 |
| 524 | 判断 | 当制动系统检测到车辆制动力损失时，非故障车辆应能在轮轨黏着和系统制动力限值内进行常用制动力补偿，且在动车范围内补偿。 | | | | | 错误 |
| 525 | 判断 | 列车执行紧急制动指令后应立即切除牵引和电制动，施加空气制动且以紧急制动减速度进行减速，直至列车完全停止，期间紧急制动指令不得撤除。 | | | | | 正确 |
| 526 | 判断 | 停放制动采用机械方式施加制动力，当供风压力不足时，停放制动应自动施加制动力。 | | | | | 正确 |
| 527 | 判断 | 车辆应设置停放制动手动缓解装置，实现每个转向架两侧均可手动缓解停放制动。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 528 | 判断 | 停放制动应保证列车在超员载荷（AW2）工况下安全停驻在正线最大坡道上，不发生溜逸。 | | | | | 错误 |
| 529 | 判断 | 停放制动应保证列车在空载（AWO）工况下安全停驻在出入线、联络线等最大坡道上均不发生溜逸。 | | | | | 正确 |
| 530 | 判断 | 车辆应快速响应信号系统 ATP 的超速防护和车辆的超速防护，从紧急制动指令输出开始至列车达到目标减速度值的 90%,响应总时间不应大于 1.6s | | | | | 正确 |
| 531 | 判断 | 列车控制与管理系统故障诊断功能可能会影响被监测系统的正常运行。（ ） | | | | | 错误 |
| 532 | 判断 | 列车故障分级报警等级是按照对列车运行影响程度从低到高分为四级。（ ） | | | | | 正确 |
| 533 | 判断 | 列车控制与管理系统应采用信号系统的时钟作为统一时间源实现时间同步，列车各系统与列车控制与管理系统实现时间同步。 | | | | | 正确 |
| 534 | 判断 | 在出现故障等非正常情况下，列车各系统和列车控制与管理系统无法同步时，各系统应采用本系统独立时钟。 | | | | | 正确 |
| 535 | 判断 | 零速信号丢失时，打开的客室侧门应立即执行电动关门动作，电子门控器不应响应任何开门指令。 | | | | | 正确 |
| 536 | 判断 | 若检测到精度范围内的障碍物，客室侧门应循环打开 1 次~5 次，超过设定的检测次数门仍无法关闭时，该门将自动切除。 | | | | | 错误 |
| 537 | 判断 | 隔离装置被操作后，客室侧门仅与开门指令隔离，关门指令不受影响。（ ） | | | | | 错误 |
| 538 | 判断 | 客室侧门的开门和关门动作时间宜为（3±0.5）s,可结合停站时间、乘客体验、与站台门同步等因素进行调整，并设置开门、关门提示音。 | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 539 | 判断 | 客室广播音量在运营过程中最高音量不宜超过90dB（A）。 | | | | | 正确 |
| 540 | 判断 | 《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理管理办法》适用于城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理及其监督管理。 | | | | | 正确 |
| 541 | 判断 | 风险分级管控是运营单位对城市轨道交通运营过程中存在的安全生产风险点进行辨识，评估确定风险等级，采取相应管控措施，实施风险动态管理的活动。 | | | | | 正确 |
| 542 | 判断 | 运营单位应根据所辖线路设施设备配置及运行环境、安全管理水平、运营险性事件及相关经验借鉴等情况，对《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理管理办法》附件所列风险点及可能产生的风险作进一步细化，形成本单位运营安全风险数据库（以下简称风险数据库）。 | | | | | 错误 |
| 543 | 判断 | 运营单位部门分工进行较大调整时不需对特定领域、特定环节、特定对象开展风险专项辨识。 | | | | | 错误 |
| 544 | 判断 | 对于重大风险，应由运营单位负责人牵头组织制定管控措施并督促落实。 | | | | | 正确 |
| 545 | 判断 | 对于较大风险，应由专业部门负责人牵头组织制定管控措施并督促落实。 | | | | | 正确 |
| 546 | 判断 | 对于一般风险及较小风险，应由专业部门负责人或班组负责人组织制定管控措施并督促落实。 | | | | | 错误 |
| 547 | 判断 | 运营单位应按照有关规定建立重大风险公告制度，并向城市轨道交通运营主管部门报告。 | | | | | 正确 |
| 548 | 判断 | 运营单位应结合隐患排查、事故经验教训等，对风险管控措施的有效性进行跟踪，掌握风险状态和变化趋势，补充新辨识的风险，补强和完善风 | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 险管控措施，并周期性更新风险数据库。 | | | | | |
| 549 | 判断 | 当在超员情况下、平直干燥轨道上、车轮为半磨耗状态时,列车从最高运行速度到停车,常用制动平均减速度不应低于 1.2m/s2。 | | | | | 错误 |
| 550 | 判断 | 当在超员情况下、平直干燥轨道上、车轮为半磨耗状态时,列车从最高运行速度到停车,紧急制动平均减速度不应低于 1.m/s2。 | | | | | 正确 |
| 551 | 判断 | 除紧急制动外,列车在牵引或制动过程中纵向冲击率不应大于 1.0m/s2。 | | | | | 错误 |
| 552 | 判断 | 车辆运行于新建地铁线路上的平稳性指标应小于 2.5,脱轨系数应小于 0.8。 | | | | | 正确 |
| 553 | 判断 | 悬挂系统的一系悬挂装置宜采用金属橡胶弹簧或金属圆弹簧,不含垂向减振器。 | | | | | 错误 |
| 554 | 判断 | 常用制动应优先利用电制动,并具有冲动限制。 | | | | | 正确 |
| 555 | 判断 | 列车停放制动制动力应仅通过机械方式产生并传递。 | | | | | 正确 |
| 556 | 判断 | 在满足车辆运用地区气候条件和车辆定员载客量时,车辆的空调制冷能力应满足车内温度不高于 26℃、相对湿度不超过 65%的要求。 | | | | | 错误 |
| 557 | 判断 | 空调装置应采用集中控制方式、同步指令控制、分时顺序起动。 | | | | | 正确 |
| 558 | 判断 | TCMS 能接收列车子系统的状态信息、故障信息,不能进行监视、诊断和储存,且应能在司机室的显示屏上进行显示。 | | | | | 错误 |
| 559 | 判断 | 熔断体在熔断期间不应发生因持续电弧、闪络、火焰或材料喷射而对外界造成任何损害。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 560 | 判断 | 螺纹联接常用的防松方法有摩擦防松、机械防松、粘合剂防松等，采用自锁螺母属于机械防松。 | | | | | 错误 |
| 561 | 判断 | 空气制动采用充气缓解、排气施加的制动控制模式。 | | | | | 错误 |
| 562 | 判断 | 安装有两种制动单元，分别是带停车制动和不带停车制动盘形制动单元。 | | | | | 正确 |
| 563 | 判断 | 减振器作用是衰减车体的振动，提高车辆乘坐舒适性和运行平稳性。 | | | | | 正确 |
| 564 | 判断 | 空气弹簧具有良好的吸收低频振动和隔音性能。 | | | | | 错误 |
| 565 | 判断 | 车辆上安装有一系垂向减振器、二系垂向减振器和二系横向减振器。 | | | | | 正确 |
| 566 | 判断 | 空调压缩机吸入的是高温高压的气体。 | | | | | 错误 |
| 567 | 判断 | 润滑剂作用：减小摩擦、减轻磨损、保护零件不遭锈蚀、散热降温。 | | | | | 正确 |
| 568 | 判断 | 列车空调启动顺序为送风机、冷凝风机、压缩机。 | | | | | 错误 |
| 569 | 判断 | 离高压线接地点越近、两脚距离越大，则跨步电压值就越大。 | | | | | 正确 |
| 570 | 判断 | 电气原理图中，熔断器文字符号是“FU”。 | | | | | 正确 |
| 571 | 判断 | 电池的容量通常用 Ah（安时）表示，1Ah 就是能在 1A 的电流下放电 1 小时。 | | | | | 正确 |
| 572 | 判断 | 直线电机比旋转电机效率要高。 | | | | | 错误 |
| 573 | 判断 | 轮缘润滑装置的作用是减少轮缘和轨道的磨损，并能降低轮轨噪声。 | | | | | 正确 |
| 574 | 判断 | 直线电机定子安装在轨道基础上，转子安装在车 | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 上。 | | | | | |
| 575 | 判断 | 螺距指的是螺纹相邻两个牙型上对应点间的轴向距离。 | | | | | 正确 |
| 576 | 判断 | 高压压力开关，该装置为了防止压缩机吸气压力异常升高而设计的保护开关。 | | | | | 错误 |
| 577 | 判断 | 当室内温度低于制冷设定值时，通风机、冷凝风机、压缩机均不工作。 | | | | | 错误 |
| 578 | 判断 | 扰流板的主要目的是为了增加运行时的空气阻力，保证运行品质。 | | | | | 错误 |
| 579 | 判断 | 交流电流表和电压表所指示的都是有效值。 | | | | | 正确 |
| 580 | 判断 | 用万用表测电阻时允许带电测量。 | | | | | 错误 |
| 581 | 判断 | 车辆最高运行速度不应小于线路设计最高运行速度的 1.1 倍。 | | | | | 正确 |
| 582 | 判断 | A 型车编组列车端部应设置应急疏散专用端门，宽度不应小于 500mm。 | | | | | 错误 |
| 583 | 判断 | 车辆车门有效净高度不应小于 1.80m。 | | | | | 正确 |
| 584 | 判断 | 客室侧门在列车运行时应能自动开闭。 | | | | | 错误 |
| 585 | 判断 | 当电气制动出现故障时，摩擦制动系统应手动投入使用。 | | | | | 错误 |
| 586 | 判断 | 列车停放制动应保证超员载荷下停在最大坡道不溜车。 | | | | | 正确 |
| 587 | 判断 | 与道路交通混合运行的列车无需设置撒砂装置。 | | | | | 错误 |
| 588 | 判断 | 客室侧门未全部关闭时，列车不能正常启动。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 589 | 判断 | 地下运行车辆的蓄电池供电时间不应少于 30min。 | | | | | 错误 |
| 590 | 判断 | 车辆内所有电气设备应有可靠的保护接地措施。 | | | | | 正确 |
| 591 | 判断 | 列车各车厢应设置紧急通风装置。 | | | | | 正确 |
| 592 | 判断 | 电加热器供暖时无需设置超温保护。 | | | | | 错误 |
| 593 | 判断 | 车辆应至少设置 2 处供轮椅停放的位置。 | | | | | 错误 |
| 594 | 判断 | 应急照明启用时，客室内距地板面 1m 高度处照度不低于 20lx。 | | | | | 错误 |
| 595 | 判断 | 地下运行的固定编组列车，各车辆之间应封闭隔离。 | | | | | 错误 |
| 596 | 判断 | 全自动运行的列车应配备人工操控列车的相关设备。 | | | | | 正确 |
| 597 | 判断 | 越站列车在站台计算长度范围内，不设屏蔽门时，实际运行速度不应大于 40km/h。 | | | | | 正确 |
| 598 | 判断 | 车辆空调系统的制冷量应根据客室热负荷确定。 | | | | | 正确 |
| 599 | 判断 | 车辆空调系统的送风量只需要满足温度要求即可。 | | | | | 错误 |
| 600 | 判断 | 冷凝风机主要用于冷凝器散热。 | | | | | 正确 |
| 601 | 判断 | 车辆空调系统只有制冷一种运行模式。 | | | | | 错误 |
| 602 | 判断 | 车辆空调系统应具有故障自动保护功能。 | | | | | 正确 |
| 603 | 判断 | 空调系统维护时不需要断电操作。 | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 604 | 判断 | 车外温度越高，空调制冷负荷越小。 | | | | | 错误 |
| 605 | 判断 | 风量控制可以通过风机变频来实现。 | | | | | 正确 |
| 606 | 判断 | 机车车辆电子装置的环境试验只需要进行高温试验。 | | | | | 错误 |
| 607 | 判断 | 机车车辆电子装置的低温试验分为低温贮存和低温工作两种。 | | | | | 正确 |
| 608 | 判断 | 交变湿热试验的目的是检验电子装置在潮湿环境下的绝缘性能。 | | | | | 正确 |
| 609 | 判断 | 盐雾试验主要用于检验电子装置的防水性能。 | | | | | 错误 |
| 610 | 判断 | 振动试验是为了检验电子装置在机车车辆运行振动条件下的工作可靠性。 | | | | | 正确 |
| 611 | 判断 | 冲击试验主要模拟机车车辆正常运行时的振动工况。 | | | | | 错误 |
| 612 | 判断 | 电子装置的绝缘电阻试验应在标准大气条件下进行。 | | | | | 正确 |
| 613 | 判断 | 耐压试验的目的是检验电子装置的绝缘强度。 | | | | | 正确 |
| 614 | 判断 | 电源电压变化试验只需要在额定电压下进行测试。 | | | | | 错误 |
| 615 | 判断 | 熔断器的主要作用是过电流保护。 | | | | | 正确 |
| 616 | 判断 | 熔断器的额定电压应小于被保护电路的额定电压。 | | | | | 错误 |
| 617 | 判断 | 熔断器的额定电流就是熔体的熔断电流。 | | | | | 错误 |
| 618 | 判断 | 分断能力是熔断器能够可靠分断的最大预期电流。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 619 | 判断 | 时间-电流特性表示熔断时间与预期电流的关系。 | | | | | 正确 |
| 620 | 判断 | 熔断器接触电阻过大会导致温升过高。 | | | | | 正确 |
| 621 | 判断 | 熔断器可以重复使用，熔断后可以更换熔体继续使用。 | | | | | 错误 |
| 622 | 判断 | 限流熔断器可以限制短路电流的峰值。 | | | | | 正确 |
| 623 | 判断 | 熔断器的功耗与电流大小无关。 | | | | | 错误 |
| 624 | 判断 | 运营速度是指运输组织、线路、信号和机车车辆综合决定的运用速度。 | | | | | 错误 |
| 625 | 判断 | 振动加速度传感器安装应保证振动加速度的安装系统和安装位置尽可能柔性。 | | | | | 错误 |
| 626 | 判断 | 横向稳定性采用车体横向振动加速度进行评价。 | | | | | 错误 |
| 627 | 判断 | 对于 160 km/h 以下速度等级的机车车辆，测试转向架应至少安装两条测力轮对。 | | | | | 错误 |
| 628 | 判断 | 城市轨道车辆紧急通风应采用全新风，通风量不低于超员载荷下每人 10 $m^3/h$。 | | | | | 错误 |
| 629 | 判断 | 空调控制系统应能根据车内温度需要对空调和采暖装置进行调节。 | | | | | 正确 |
| 630 | 判断 | 客室内同一水平面或同一铅垂面上任意两点间的温度差不应大于 6 K。 | | | | | 错误 |
| 631 | 判断 | 交流断路器额定峰值耐受电流的峰值因数首选值为 2.5 倍。 | | | | | 正确 |
| 632 | 判断 | 在每个工作周期内 ,断路器保持闭合状态足够长时间 ,确保电流完全形成 ,但时间不超过 5s。 | | | | | 错误 |
| 633 | 判断 | 真空断路器是触头在油中断开和闭合的断路器。 | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 634 | 判断 | 断路器型式检验前，不需要对每个样品进行出厂检验。 | | | | | 错误 |
| 635 | 判断 | 当试车线不能满足列车最高运行速度测试时，可选择适当的运营空闲时段利用正线进行试车，达到规定后方可上线载客运营。 | | | | | 正确 |
| 636 | 判断 | 行车日期划分以零时为界，零时以前办妥的行车手续，零时以后视为有效。 | | | | | 正确 |
| 637 | 判断 | 列车运行速度可以超过允许的最高运行速度。 | | | | | 错误 |
| 638 | 判断 | 列车在区间发生火灾时，如列车能继续运行，应继续运行至最近车站并及时疏散乘客。 | | | | | 正确 |
| 639 | 判断 | 运营单位应确保城市轨道交通线路的全天运营时间不少于 18 小时。 | | | | | 错误 |
| 640 | 判断 | 车站广播用语应以普通话为基本服务语言，宜提供英语、方言服务。 | | | | | 正确 |
| 641 | 判断 | 运营单位接到乘客投诉后，应在 48h 内处理完毕。 | | | | | 错误 |
| 642 | 判断 | 当试车线不能满足列车最高运行速度测试时，运营单位应选择适当的运营空闲时段和区段，利用正线进行必要的试车，达到试车规定后方可上线载客运营。 | | | | | 正确 |
| 643 | 判断 | 电空制动系统的最高工作压力不应大于 950 kPa。 | | | | | 错误 |
| 644 | 判断 | 车体外部安装的制动设备中，风源系统电机防护等级应满足 IP65 的要求。 | | | | | 错误 |
| 645 | 判断 | 对于不超过 6 辆车编组的列车，总风压力从零充至最高工作压力的充风时间不宜超过 25 min。 | | | | | 错误 |
| 646 | 判断 | 紧急制动和防滑控制时不应受冲动限制。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 647 | 判断 | 停放制动能力测试中，若线路实际最大坡道不满足要求，则无法进行试验。 | | | | | 错误 |
| 648 | 判断 | 在极低黏着状态下，当列车速度大于 5 km/h 时，轮对抱死的时间每次不应大于 0.4 s。 | | | | | 正确 |
| 649 | 判断 | 紧急制动应由紧急制动环路直接控制，紧急制动施加后在列车停止前不应缓解。 | | | | | 正确 |
| 650 | 判断 | 在列车正常运行过程中，除无油空气压缩机组外，风源系统空气压缩机组工作率不宜低于 20%。 | | | | | 错误 |
| 651 | 判断 | 总风安全阀的开启压力值和关闭压力值应满足设计要求，通过风源系统试验进行验证。 | | | | | 正确 |
| 652 | 判断 | 踏面单元制动器的手动调整间隙功能是可选配置，非必备功能。 | | | | | 错误 |
| 653 | 判断 | 电空制动系统应具有隔离单辆车或单台转向架空气制动的功能。 | | | | | 正确 |
| 654 | 判断 | 本文件适用于额定输出功率单相小于 1 kVA 和多相小于 5 kVA 的变压器。 | | | | | 错误 |
| 655 | 判断 | 牵引变压器和辅助变压器都属于本文件适用的变压器类型。 | | | | | 正确 |
| 656 | 判断 | 网侧额定电压规定为牵引系统的最高电压。 | | | | | 错误 |
| 657 | 判断 | 对于 B 级绝缘材料，在 1 类工况下绕组平均温升限值为 130 K。 | | | | | 正确 |
| 658 | 判断 | 对于采用充气单元的变压器，绕组温升的极限值不超过规定的温升限值。 | | | | | 错误 |
| 659 | 判断 | 变压器铭牌上应标出每个绕组的额定频率。 | | | | | 错误 |
| 660 | 判断 | 电抗器铭牌上应标出额定电流和电感值。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 661 | 判断 | 变压器绕组电阻的容差不应超过 15%。 | | | | | 错误 |
| 662 | 判断 | 变压器空载电流的容差为设计值的+30%。 | | | | | 正确 |
| 663 | 判断 | 绝缘电阻试验中，绝缘电阻值应大于 10 MΩ。 | | | | | 错误 |
| 664 | 判断 | 雷电冲击耐压试验适用于直接由接触网供电的牵引变压器和辅助变压器。 | | | | | 正确 |
| 665 | 判断 | 冲击和振动试验后，感应耐压试验的试验电压应为原始试验电压值的 90%。 | | | | | 错误 |
| 666 | 判断 | 增量电感测量主要适用于交流电抗器。 | | | | | 错误 |
| 667 | 判断 | 运营单位专项应急预案演练，至少每年组织 1 次。 | | | | | 错误 |
| 668 | 判断 | 不同现场处置方案的演练，不可以合并开展。 | | | | | 错误 |
| 669 | 判断 | 运营单位应急演练中，实战演练比例不得低于 70%。 | | | | | 正确 |
| 670 | 判断 | 运营单位应急演练档案，仅能以纸质文档方式保存。 | | | | | 错误 |
| 671 | 判断 | 动载荷应由静载荷乘以动荷系数而定。 | | | | | 正确 |
| 672 | 判断 | 车体不得采用整体承载式结构，需采用分块承载结构。 | | | | | 错误 |
| 673 | 判断 | 不锈钢车体疲劳评估参照 BS 7608，铝合金车体参照 EN 1999-1-3。 | | | | | 正确 |
| 674 | 判断 | 跨座式单轨车辆垂向载荷动荷系数取值为 0.3。 | | | | | 错误 |
| 675 | 判断 | 车体静载荷应包括车体垂向载荷、纵向载荷、扭转载荷、顶车载荷和架车载荷。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 676 | 判断 | 由蓄电池供电的牵引设备，由具有电压修正功能（即不同的电池组分别用于充电和放电）的蓄电池作为牵引供电时，由制造商和用户协商后，电压范围的限值可放宽。 | | | | | 正确 |
| 677 | 判断 | 机车车辆被闲置后，可能要经一段时间才能恢复其正常工作状态。在这段时间内，设备应可工作，但某些性能可能不能完全发挥。 | | | | | 正确 |
| 678 | 判断 | 工作限值应由型式检验验证.应分别在设备使用（或应能正常工作）时的最低环境温度下和最高环境温度下进行。 | | | | | 正确 |
| 679 | 判断 | 对于电磁或电空电器，如果在某电压下，冷态时供给电器相当于其工作 1h 后的实际电流时，电器能正常工作，则可认为电器在同一电压下、热态时能正常工作。 | | | | | 正确 |
| 680 | 判断 | 进行温升试验时，应在试验开始、中间、结束前三个时间点测量环境温度，至少采用两种温度测量方式。 | | | | | 错误 |
| 681 | 判断 | 主电路、控制电路和辅助电路热交换较显著时，只要相关产品标准允许，主电路、控制电路、电磁线圈、辅助电路温升试验应同时进行。 | | | | | 正确 |
| 682 | 判断 | 直流设备进行主电路温升试验时，为了方便，可采用交流供电，但应由制造商同意。 | | | | | 正确 |
| 683 | 判断 | 进行介电特性型式检验时，额定冲击电压（UNi）大于或等于 30kV 的设备，其固体绝缘应通过冲击试验验证，试验电压应为额定冲击电压。 | | | | | 正确 |
| 684 | 判断 | 进行介电特性试验时，被试设备应安装在金属板上，正常工作时与车体相连时所有外露导电部分（框架等）都应连至金属板。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 685 | 判断 | 气动设备应进行气密性试验，以验证气动设备（气缸或电空阀）每个单元的泄漏情况。经持续时间 t 后，在与该单元连接的容器 V 内，其气压每分钟降低不应超过 1%。 | | | | | 正确 |
| 686 | 判断 | 有时，某量值从调整设备得出，则可将调整范围内的最大值作为额定工作电压，即使运行时要求更大的电压范围。 | | | | | 正确 |
| 687 | 判断 | 通常某个量值可能在两个允许的极限值之间的范围内变化，如果采用该范围内的最大值来确定试验要求，称为标称值。 | | | | | 错误 |
| 688 | 判断 | 设备或装置发热极限电流所对应的电压为额定绝缘电压。 | | | | | 正确 |
| 689 | 判断 | 对用于断开电路的单台设备，介电试验的试验电压应加在电器的输入和输出端之间，所有触点闭合、灭弧罩就位。 | | | | | 错误 |
| 690 | 判断 | 地铁车辆运维管理工作仅在车辆投入运营后开展。 | | | | | 错误 |
| 691 | 判断 | 设计时速≤120 km/h 列车架修以年限或者车公里任一指标先到为准。 | | | | | 正确 |
| 692 | 判断 | 地铁车辆大修间隔只按使用年限判定，不用考虑行驶里程。 | | | | | 错误 |
| 693 | 判断 | 新改造完成的列车试车线测试合格后，可直接在运营时段开展正线测试。 | | | | | 错误 |
| 694 | 判断 | 车辆蓄电池属于运营单位需要实时监控的车辆关键部件。 | | | | | 正确 |
| 695 | 判断 | 车辆达到设计使用寿命后，经班组口头沟通后就可以延期继续使用。 | | | | | 错误 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 696 | 判断 | 在开展轮轨关系测试时，可用来评估车辆动力学响应状态。 | | | | | 正确 |
| 697 | 判断 | 对车辆软件进行升级优化，直接由供应商升级即可，不需要进行论证。 | | | | | 错误 |
| 698 | 判断 | 批量在车辆上使用新型部件，应小范围试用不少于 3 个月，验证合格后方可推广。 | | | | | 正确 |
| 699 | 判断 | GB/T 14894-2005 只适用于地铁车辆，有轨电车、单轨车辆不可以参照使用。 | | | | | 错误 |
| 700 | 判断 | 每一列新组装车辆，都必须完成全部出厂（例行）试验，检验合格后方可交付验收。 | | | | | 正确 |
| 701 | 判断 | 轴重、轮重试验只需要测试 AW0 空载工况，不需要测试 AW3 满载工况。 | | | | | 错误 |
| 702 | 判断 | 工频耐压试验可以瞬间直接加压至试验电压，不需要平缓升压。 | | | | | 错误 |
| 703 | 判断 | 车辆限界核查时，要考虑车辆在最大磨耗、弹性变形、倾斜状态下的轮廓尺寸。 | | | | | 正确 |
| 704 | 判断 | 停放制动仅需在平道进行试验，无需在规定坡道上做驻车试验。 | | | | | 错误 |
| 705 | 判断 | 型式试验合格后，后期仅进行小范围零部件替换，不需要再次开展型式试验。 | | | | | 正确 |
| 706 | 判断 | 空气管路气密性试验压力下降超出允许限值时，允许直接交付车辆。 | | | | | 错误 |
| 707 | 判断 | GB/T 21414-2021 适用于城市轨道交通机车车辆电气隐患防护设计、制造与检修。 | | | | | 正确 |
| 708 | 判断 | 外露金属部件接地连接线可以串联连接，简化布线结构。 | | | | | 错误 |
| 709 | 判断 | 断电后高压电容必须配备放电回路，消除残余电压。 | | | | | 正确 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 判断 | 动力电缆和控制电缆在同一线槽敷设时，可直接混放，无需隔离措施。 | | | | | 错误 |
| 711 | 判断 | 绝缘耐压试验时，试验电压施加时间应保持不少于 60 s。 | | | | | 正确 |
| 712 | 判断 | 接地导体可选用铝质导线替代铜质导线，不做任何校核即可使用。 | | | | | 错误 |
| 713 | 判断 | 绝缘监测装置检测到绝缘降低时，应第一时间进行报警，必要时切断高压电源。 | | | | | 正确 |
| 714 | 判断 | 电缆压接接头仅做电气导通检查，不需要进行防潮密封处理。 | | | | | 错误 |