

<<道岔钳工>>

图书基本信息

书名：<<道岔钳工>>

13位ISBN编号：9787113091897

10位ISBN编号：711309189X

出版时间：2008-10

出版时间：中国铁道出版社

作者：铁道部人才服务中心 编

页数：239

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;道岔钳工&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：徐学成、张军、张俊敏等同志。

周炎和、陶树森、阎海涛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。

## <<道岔钳工>>

### 内容概要

《道岔钳工》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。

全书分为七大部分，有道岔钳工初级练习题760道，中级练习题673道，高级练习题531道，技师练习题527道，高级技师练习题528道，共性规章类练习题318道，职业道德类练习题50道，题后均附有参考答案。

《道岔钳工》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。

## &lt;&lt;道岔钳工&gt;&gt;

## 书籍目录

第一部分 初级工一、道岔钳工初级练习题（一）选择题（二）判断题二、道岔钳工初级练习题参考答案（一）选择题（二）判断题第二部分 中级工一、道岔钳工中级练习题（一）选择题（二）判断题二、道岔钳工中级练习题参考答案（一）选择题（二）判断题第三部分 高级工一、道岔钳工高级练习题（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、道岔钳工高级练习题参考答案（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 技师一、道岔钳工技师练习题（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、道岔钳工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）绘图题第五部分 高级技师一、道岔钳工高级技师练习题（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、道岔钳工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）绘图题第六部分 共性规章类（适用本工种的所有等级）一、道岔钳工共性规章类练习题（一）选择题（二）判断题二、道岔钳工共性规章类练习题参考答案（一）选择题（二）判断题第七部分 职业道德类（适用本工种的所有等级）一、道岔钳工职业道德类练习题（一）选择题（二）判断题二、道岔钳工职业道德类练习题参考答案（一）选择题（二）判断题

## &lt;&lt;道岔钳工&gt;&gt;

## 章节摘录

迎轮防撞护轨应安装在尖轨尖前的道心内，方法如下： 迎轮护轨及其联结零件全部采用同类型道岔辙叉部分护轨及其联结零件。

迎轮护轨靠道岔方向一端应尽量靠近尖轨尖端，以求最佳的防护效果。

根据迎轮护轨安装位置及其间隔铁螺栓孔位置，定出道岔基本轨和引轨安装间隔铁螺栓孔位置，实施钻孔。

拆除安装护轨的枕木铁垫板，铺护轨垫板，拨入护轨，安装联结零件并钉道。

若遇道岔基本轨前接头为绝缘接头，可换铺较长基本轨，将绝缘接头引向迎轮护轨安装位置外方。

12.答：道岔的直向辙叉部位存在着有害空间。

当车轮从翼轨滚向心轨时，将对心轨产生强烈的冲击。

当列车逆着直向过岔时，车轮轮缘将与辙叉上的护轨缓冲段的作用边以及辙叉咽喉至叉心尖端的翼轨缓冲段作用边相撞。

而当顺着直向过岔时，车轮则将与护轨翼轨的另一缓冲段作用边相撞。

因此直向过岔速度主要取决于撞击时的动能损失值。

直向过岔速度受动能损失的影响，具体反映在以下部位。

(1) 护轨缓冲段冲击角 当车轮进入护轨缓冲段时，必然与工作边产生撞击，其冲击角为 $\alpha$ ，由此造成动能损失，则影响直向过岔速度。

我国现有道岔的直向和侧向护轨缓冲段冲击角，与直线尖轨冲击角基本相等。

其目的是将直向和侧向护轨设计成对称形式，以便于制造、备料及左、右开道岔通用。

这便存在着直股方向冲击角与过岔速度不相适应的问题。

直向过岔速度过高，除旅客不舒适外，还将加速道岔部件、机车车辆走行部分的破损，甚至护轨螺栓折断，危及行车安全。

(2) 翼轨冲击角 翼轨缓冲部分冲击角。

翼轨和护轨一样，在缓冲段上存在冲击角 $\beta$ 。

为了简化设计、制造，将翼轨直向和侧向冲击角设计为相等，并采用和护轨相同的冲击角。

因此，道岔在翼轨部位上的直向过岔速度，就会产生和护轨相类似的问题。

翼轨由辙叉咽喉至理论尖端区段的冲击角 $\gamma$ 。

在道岔有害空间部分存在着冲击角 $\delta$ ，其数值较其他几个冲击角为大。

因此，它是影响和制约直向过岔速度的决定性因素。

这也是固定型辙叉不可避免的欠缺。

.....

<<道岔钳工>>

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>