

# 《JZ 7型空气制动机操纵作业》

## 图书基本信息

书名：《JZ 7型空气制动机操纵作业问答》

13位ISBN编号：9787113027407

10位ISBN编号：7113027407

出版时间：1997-06

出版社：中国铁道出版社

页数：210

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：[www.tushu111.com](http://www.tushu111.com)

# 《JZ 7型空气制动机操纵作业》

## 内容概要

### 内容简介

本书是以保证安全行车为出发点，以提高机车乘务员的作业质量和水平为目的，采用问答的形式编写的。主要介绍了JZ - 7型空气制动机的构造、作用原理、检查及故障处理；车辆制动机知识；制动理论基本知识；制动机操纵知识；旅客列车平稳操纵与实践知识等。

本书可供广大机车乘务员、检修人员和现场技术人员学习、使用，也可供司机学校、技工学校师生参考。

## 书籍目录

### 目录

#### 第一篇JZ - 7型空气制动机构造与作用

- 1.说明JZ - 7型空气制动机名称的由来及其主要特点
- 2.JZ - 7型制动机由哪些部件组成？各有哪些用途？
- 3.简述JZ7型制动机中各阀的控制关系
- 4.简述自阀的构造与用途
- 5.简述自阀阀体与管座的用途
- 6.简述自阀手柄与凸轮的用途
- 7.试述自阀调整阀的用途与构造
- 8.试述自阀调整阀的作用
- 9.为什么自阀手柄在前两位均衡风缸增压量相同，而在后五位时减压量却不相同？
- 10.试述自阀放风阀的构造与作用
- 11.试述自阀重联柱塞阀的结构与作用
- 12.试述自阀缓解柱塞阀的结构与作用
- 13.试述自阀客、货车转换阀的结构、用途及作用过程
- 14.试述中继阀的组成与用途
- 15.试述中继阀的特点
- 16.试述中继阀管座的用途
- 17.试述总风遮断阀的结构与作用
- 18.试述双阀口式中继阀的结构及作用原理
- 19.试述双阀口式中继阀的作用
- 20.试述中继阀自锁的目的
- 21.试述自阀手柄在过充位时，自阀与中继阀的综合作用
- 22.试述自阀手柄在运转位时，自阀与中继阀的综合作用
- 23.试述自阀手柄在制动区时，自阀与中继阀的综合作用
- 24.试述自阀手柄在过量减压位时，自阀与中继阀的综合作用
- 25.试述自阀手柄在手柄取出位时，自阀与中继阀的综合作用
- 26.试述自阀手柄在紧急制动位时，自阀与中继阀的综合作用
- 27.列表说明自动制动阀与中继阀综合作用（客、货车转换阀位于货车位）
- 28.试述单阀的结构及用途
- 29.试述单阀手柄与凸轮的组成及特点
- 30.试述单阀调整阀的组成及用途
- 31.试述单缓柱塞阀的组成及用途
- 32.试述单阀手柄在单独缓解位的作用
- 33.试述单阀手柄在运转位的作用
- 34.试述单阀手柄在制动区的作用
- 35.试述作用阀的结构及用途
- 36.试述作用阀在缓解位时的作用与通路
- 37.试述作用阀在制动位时的作用与通路
- 38.试述作用阀在保压位时的作用
- 39.试述分配阀的组成及用途
- 40.试述分配阀管座的用途、结构及管座各连接面气孔布置
- 41.试述主阀部的组成及用途
- 42.试述工作风缸充气止回阀的结构及用途
- 43.试述主阀的结构及几个主要的作用位置
- 44.试述主阀呈缓解位时的作用
- 45.试述主阀呈制动位时的作用

- 46.试述主阀呈保压位时的作用
- 47.试述常用限压阀的结构及用途
- 48.试述常用限压阀的限压值及其作用
- 49.试述紧急限压阀的结构及用途
- 50.试述紧急限压阀的限压值及其作用
- 51.紧急限压阀呈缓解状态与呈限压状态通路相同，其作用有何不同？
- 52.紧急限压阀呈制动状态与呈正在缓解状态通路相同，作用有何不同？
- 53.目前在运用和验收中，对紧急限压阀有何要求和规定？理由是什么？
- 54.试述主阀部的综合作用
- 55.试述副阀部的结构及用途
- 56.试述副阀的结构及用途
- 57.试述副阀缓解充气位的通路和作用
- 58.试述副阀局部减压位的通路和作用
- 59.试述副阀制动位的通路和作用
- 60.试述副阀保压位的通路和作用
- 61.副阀局部减压位与保压位通路相同，作用有何不同？
- 62.试述充气阀的结构及用途
- 63.试述充气阀缓解位的通路和作用
- 64.试述充气阀作用位的通路和作用
- 65.试述保持阀的结构及用途
- 66.试述保持阀的作用
- 67.试述通过保持阀控制降压风缸最大排气量的目的和意义
- 68.试述局减止回阀的结构及用途
- 69.试述局减止回阀的作用
- 70.试述一次缓解逆流止回阀的结构及用途
- 71.试述转换盖板的结构及用途
- 72.试述转换盖板和一次缓解逆流止回阀的综合作用
- 73.试述副阀部的综合作用
- 74.试述分配阀紧急部的结构及用途
- 75.试述紧急放风阀充气缓解位的通路和作用
- 76.试述紧急放风阀常用制动位的通路和作用
- 77.试述紧急放风阀紧急制动位的通路和作用
- 78.试述紧急部三个风堵的孔径大小，对紧急放风阀的作用各有何影响？
- 79.分配阀与作用阀在作用上有何联系？
- 80.试述分配阀缓解充气位时的各部通路和作用
- 81.试述分配阀呈急制动位（即局部减压位）时的各部通路和作用
- 82.试述分配阀呈常用制动位时的各部通路和作用
- 83.试述分配阀呈阶段缓解位时的各部通路和作用
- 84.试述分配阀呈紧急制动位时的各部通路和作用
- 85.试述变向阀的结构、用途及作用
- 86.试述无动力装置的组成及用途
- 87.试述紧急制动阀的结构及用途
- 88.试述管道滤尘器的结构及用途
- 89.试述空气压缩机及其辅助设备的组成及用途
- 90.试述3W - 1.6/9型空气压缩机主要技术参数
- 91.试述3W - 1.6/9型空气压缩机的结构特点及工作原理
- 92.试述3W - 1.6/9型空气压缩机运动机构的组成
- 93.试述3W - 1.6/9型空气压缩机机体部分的结构特点及用途
- 94.试述3W - 1.6/9型空气压缩机气阀的结构及用途

- 95.试述3W - 1.6/9型空气压缩机辅助机件的组成、特点及用途
- 96.试述3W - 1.6/9型空气压缩机作用原理
- 97.试述NPT5型空气压缩机主要技术参数
- 98.试述NPT5型空气压缩机的组成及特点
- 99.试述NPT5型空气压缩机固定机构的结构特点及用途
- 100.试述NPT5型空气压缩机运动机构的结构特点及用途
- 101.试述NPT5型空气压缩机进排气机构的结构特点及作用原理
- 102.试述NPT5型空气压缩机辅助机件的组成及工作原理
- 103.试述NPT5型空气压缩机作用原理
- 104.试述无负荷起动电磁阀的作用原理
- 105.试述油水分离器的构造及作用
- 106.试述704型调压器的构造及用途
- 107.试述704型调压器的作用原理
- 108.试述704型调压器的调整方法
- 109.试述制动缸的构造及用途
- 110.试述机车基础制动装置的组成及用途
- 111.试述东风4型内燃机车制动传动装置的组成及作用原理
- 112.试述东风4型内燃机车闸瓦间隙自动调节器的构造及作用
- 113.试述闸瓦的用途，在使用中对闸瓦有何要求？
- 114.试述在原JZ - 7型空气制动系统中增设重联阀的目的与作用
- 115.试述增设重联阀后，制动管路系统有哪些改动
- 116.试述重联阀的组成与结构
- 117.试述转换阀部的结构及作用
- 118.试述重联阀部的结构及作用
- 119.试述制动缸遮断阀部的结构及作用
- 120.试述重联阀的综合作用
- 121.试述机车风源净化装置的组成及各自的用途
- 122.试述机车风源净化装置的工作原理及空气流程
- 123.东风4型内燃机车高压安全阀安装位置和结构有哪些改进？其理由是什么？
- 124.试述东风4型内燃机车一室总风缸管和列车管上截断塞门位置改进的理由及作用
- 125.试述自阀手柄过充位（单阀手柄在运转位）的综合作用
- 126.试述自阀手柄运转位（单阀手柄在运转位）的综合作用
- 127.试述自阀手柄在常用制动区（单阀手柄在运转位）的综合作用
- 128.试述自阀手柄在过量减压位（单阀手柄在运转位）的综合作用
- 129.试述自阀手柄在手柄取出位（单阀手柄在运转位）的综合作用
- 130.试述自阀手柄在紧急制动位（单阀手柄在运转位）的综合作用
- 131.试述自阀手柄在制动区，单阀手柄在单独缓解位时的综合作用
- 132.试述自阀手柄在运转位，单阀手柄在制动区的综合作用
- 133.试述自阀和单阀手柄均在制动区的综合作用
- 134.列表说明JZ - 7型空气制动机综合作用

## 第二篇 JZ - 7型空气制动机检查及故障处理

- 1.说明JZ - 7型空气制动机“七步闸”法的检查时机、目的及注意事项
- 2.按JZ - 7型制动机七步检查顺序说明各步检查重点及技术要求
- 3.说明JZ - 7型制动机“五步闸”法的检查顺序及方法
- 4.自阀调整阀盖下方缺口排风不止是何原因？如何判别和处理？
- 5.自阀运转位，中继阀排风不止的原因、判别及处理
- 6.双阀口式中继阀的供气阀与排气阀关闭不严，如何判别及处理？
- 7.自阀手柄在运转位，均衡风缸与列车管均无压力是何原因？如何判别及处理？
- 8.自阀手柄在运转位，均衡风缸无压力，而列车管压力正常是何原因？如何判别及处理？

## 《JZ 7型空气制动机操纵作业》

- 9.自阀手柄在运转位，均衡风缸压力正常，而列车管无压力是何原因？如何判别及处理？
- 10.自阀手柄在运转位，均衡风缸与列车管压力上升缓慢是何原因？如何判别及处理？
- 11.自阀手柄在运转位，均衡风缸压力上升正常，而列车管压力上升缓慢是何原因？如何判别及处理？
- 12.自阀制动时，制动缸压力上升缓慢是何原因？如何判别及处理？
- 13.自阀或单阀制动，制动缸压力上升均缓慢，而缓解时制动缸压力下降正常，是何原因？如何判别及处理？
- 14.自阀常用制动时，中继阀排风不止且列车管压力无大变化是何原因？如何判别及处理？
- 15.自阀常用制动，产生紧急制动作用是何原因？如何判别及处理？
- 16.自阀手柄过减位，制动缸压力达625kPa，紧急制动位制动缸达总风缸压力是何原因？如何判别及处理？
- 17.自阀常用制动或紧急制动时，制动缸达到总风缸压力是何原因？如何判别及处理？
- 18.自阀常用制动时，均衡风缸与列车管排气正常，但机车制动缸无压力，而单阀制动作用正常，是何原因？如何判别及处理？
- 19.自阀常用制动后，制动缸不保压的原因及现象都有哪些？应如何处理？
- 20.自阀由制动区移至运转位或过充位时，均衡风缸充气正常，而列车管开始不充气，过一会才充气是何原因？如何判别及处理？
- 21.自阀制动后，手柄移到运转位，均衡风缸充气正常，而列车管不能充气是何原因？如何判别及处理？
- 22.两端单阀分别制动时，均不能使机车制动是何原因？如何判别及处理？
- 23.一端单阀制动，制动缸有压力，而另一端单阀制动，制动缸无压力是何原因？如何判别及处理？
- 24.自阀常用制动后，列车管压力逐渐下降，制动缸压力逐渐上升是何原因？如何判别及处理？
- 25.自阀常用制动后，制动缸保压一段时间后突然下降甚至到零是何原因？如何判别及处理？
- 26.自阀与单阀均不能使机车制动的的原因？如何判别及处理？
- 27.操纵端自阀手柄在运转位，非操纵端自阀在取把位，此时非操纵端中继阀排气口排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 28.自阀手柄由紧急制动位移回运转位后，制动缸缓解慢或不缓解，是何原因？如何判别及处理？
- 29.自阀制动后缓解时，均衡风缸、列车管与总风缸压力相等是何原因？如何判别及处理？
- 30.自阀手柄在过充位而无过充压力是何原因？如何判别及处理？
- 31.自阀紧急制动后缓解时，自阀放风阀排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 32.自阀紧急制动后缓解时，列车管压力不增是何原因？如何判别及处理？
- 33.自阀手柄由过充位移至运转位后，过充压力消除过快是何原因？如何判别及处理？
- 34.自阀手柄由过充位移回运转位，过充压力消除过慢或不消失是何原因？如何判别及处理？
- 35.自阀手柄由运转位移至取把位，均衡风缸与列车管均减压250kPa是何原因？如何判别及处理？
- 36.自阀手柄在取把位时，均衡风缸排气不止（即自阀调整弹簧盒下方缺口排风不止）是何原因？如何判别及处理？
- 37.自阀制动后缓解时，均衡风缸压力正常，而列车管压力达到总风缸压力是何原因？如何判别及处理？
- 38.自阀制动时，减压量不正确是何原因？如何判别及处理？
- 39.常用制动后一次缓解，制动缸压力下降缓慢是何原因？如何判别及处理？
- 40.自阀从制动区移回运转位，制动缸不缓解或缓解不到零是何原因？怎样判别及处理？
- 41.单阀少量制动后缓解时，机车不缓解是何原因？如何判别及处理？
- 42.单阀移至制动区，制动缸无压力是何原因？如何判别及处理？
- 43.自阀、单阀手柄均在运转位，制动缸表针也为零，而制动缸鞣鞣不能复原是何原因？如何判别及处理？

## 《JZ 7型空气制动机操纵作业》

- 44.运行中遇有基础制动装置、制动缸缓解弹簧等处故障，或制动后不能缓解时，应如何处理？
- 45.均衡风缸与列车管压力高于或低于规定压力，拧调整手轮压力无变化是何原因？如何处理？
- 46.自阀手柄在制动区，充气阀尾端通大气的孔排风不止是何原因？如何处理？
- 47.自阀手柄由制动区移回运转位，充气阀尾端排风不止是何原因？如何处理？
- 48.自阀手柄在运转位，作用阀排风口排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 49.机车缓解时，作用阀一切正常，而制动时作用阀排风口排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 50.自阀手柄移至制动区，均衡风缸与列车管均不排风是何原因？如何判别及处理？
- 51.自阀常用制动时，均衡风缸排风减压正常，而列车管不减压是何原因？如何判别及处理？
- 52.自阀制动后，某一端单阀排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 53.自阀常用制动，制动缸压力上升缓慢，分配阀主阀排气口排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 54.自阀常用制动制动缸无压力，而紧急制动时制动缸压力正常是何原因？如何判别及处理？
- 55.自阀制动或缓解时，制动缸压力上升与下降均十分缓慢，而单阀制动或缓解时一切正常是何原因？如何判别及处理？
- 56.自阀与单阀制动或缓解时，制动缸压力上升与下降均十分缓慢是何原因？如何判别及处理？
- 57.运行中调压器故障的原因、现象及处理
- 58.自阀制动时，用单阀缓解后制动缸压力又上升是何原因？如何判别及处理？
- 59.自阀制动后，用单阀缓解制动缸表针不下降或下降缓慢是何原因？如何判别及处理？
- 60.自阀与单阀手柄均在运转位，而制动缸有压力是何原因？如何判别及处理？
- 61.自阀施行常用最大有效减压量时，制动缸压力高于或低于常用限压阀限制压力是何原因？如何判别及处理？
- 62.自阀手柄移至取把位，均衡风缸压力下降为零是何原因？如何判别及处理？
- 63.自阀或单阀制动时，制动缸压力升至与总风缸压力相等是何原因？如何判别及处理？
- 64.单阀手柄在运转位，单阀调整阀盖下方缺口排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 65.单阀手柄在制动区，调整阀盖下方缺口排风不止是何原因？如何判别及处理？
- 66.自阀紧急制动后，不能自动撒砂是何原因？如何判别及处理？
- 67.自阀紧急制动，制动缸压力高于或低于规定压力是何原因？如何判别及处理？
- 68.均衡风缸最大减压排风时间大于7s是何原因？应如何处理？
- 69.均衡风缸最大减压排风时间小于4s是何原因？应如何处理？
- 70.均衡风缸漏泄有何现象？
- 71.中均管漏泄有何现象？
- 72.列车管漏泄时有何现象？
- 73.如何判别均衡风缸、列车管、中均管漏泄？
- 74.如何判别均衡风缸、列车管、中均管大漏？
- 75.总风遮断阀口关闭不严是何原因？如何判别及处理？
- 76.工作风缸内漏与外漏指何而言？有何现象？有何危害？
- 77.如何判别工作风缸与列车管漏泄？
- 78.降压风缸漏泄有何现象？有何危害？
- 79.如何判别工作风缸和降压风缸漏泄？
- 80.如何判别工作风缸内漏与外漏？
- 81.如何判别工作风缸充气止回阀关闭不良与副阀柱塞尾端O形圈密封不良？
- 82.常用限压阀O形圈密封不良有何现象？
- 83.紧急限压阀柱塞鞣鞣小直径O形圈密封不良有何现象？
- 84.紧急限压阀止阀关闭不严有何现象？

- 85.试述施行制动时，制动缸压力追总风的判别方法？
- 86.分配阀总风缸支管塞门关闭时有何现象？
- 87.作用阀总风缸支管塞门关闭时有何现象？
- 88.机车制动缸塞门关闭时有何现象？
- 89.如何判别作用阀总风缸支管塞门与制动缸塞门关闭？
- 90.总风缸管塞门关闭时有何现象？
- 91.分配阀主阀供气阀关闭不严有何现象？
- 92.主阀空心阀杆O形圈密封不良有何现象？
- 93.试述工作风缸增压缓慢的原因及现象？
- 94.工作风缸充气止回阀关闭不良时有何现象？
- 95.副阀柱塞尾端O形圈密封不良时有何现象？
- 96.副阀膜板破裂有何现象？
- 97.充气阀柱塞尾端O形圈密封不良时有何现象？
- 98.充气阀膜板破裂有何现象？
- 99.分配阀紧急放风阀口关闭不严有何现象？
- 100.自阀常用制动时，列车管减压正常，而机车制动缸增压缓慢是何原因？
- 101.如何判别单阀调整阀盖下方缺口排风不止的故障处所？
- 102.如何判别分配阀与作用阀故障？
- 103.如何判别两变向阀柱塞O形圈密封不良？
- 104.两变向阀卡滞时各有哪些现象？应如何处理？
- 105.作用风缸管堵塞时有何现象？
- 106.运行中分配阀发生故障不能及时修复时，应如何处理？
- 107.如何判别单作管、制动缸与作用阀排气部分的漏泄？
- 108.总风遮断阀口漏泄时有何现象？
- 109.总风遮断阀口和双阀口式中继阀供气阀口同时漏泄时有何现象？
- 110.自阀凸轮盒排气口漏风是何原因？如何判别？
- 111.自阀管座处或中继阀管座处总风缸管堵塞，有何现象？如何判别？
- 112.缓解柱塞阀前盖胶垫处总风缸管堵塞有何现象？
- 113.单独作用管与单独缓解管错装有何现象？
- 114.自阀手柄由运转位直接移至取柄位，均衡风缸仍保持原规定压力，而列车管却减压240～260kPa，是何原因？如何判别？
- 115.自阀或单阀制动，制动缸压力逐渐下降是何原因？如何判别？
- 116.中继阀膜板破裂或顶杆脱落有何现象？
- 117.中继阀中直径为1mm的缩孔半堵时有何现象？
- 118.重联柱塞阀O形圈密封不良会产生哪些现象？
- 119.缓解柱塞阀O形圈密封不良会产生哪些现象？
- 120.客、货车转换阀柱塞O形圈密封不良会产生哪些现象？
- 121.如何用相对检查法判别自阀调整阀供、排气阀弹簧的预压力？
- 122.作用阀膜板上缩孔孔径过大、过小或堵塞时，会产生哪些现象？
- 123.作用阀供气阀导杆O形圈密封不良，会产生哪些现象？
- 124.作用阀供气阀弹簧不良或弹簧室通路不畅有何现象及影响？
- 125.单阀手柄由运转位至全制动位空走行程大是何原因？如何处理？
- 126.单阀手柄推不动是何原因？如何处理？
- 127.单阀手柄由制动区回到运转位，制动缸表针不下降或下降至50kPa左右不再下降是何原因？如何判别？
- 128.单阀全制动时，制动缸表针不能在3s内上升到280kPa是何原因？如何判别？
- 129.单阀全制动，手柄移回运转位，制动缸压力由300～35kPa的时间超过4s是何原因？如何判别？
- 130.单阀手柄在制动区，制动缸压力不稳是何原因？

- 131.单缓柱塞阀排气口漏风是何原因？
- 132.单阀使制动缸压力增至250kPa以上，缓解不顺利或不缓解是何原因？
- 133.运行中作用阀发生故障不能修复时，应如何处理？
- 134.自阀放风阀口不能关闭时，应如何处理？
- 135.运行中因过充压力消除过快而引起列车自然制动应如何处理？
- 136.运行中自阀施行常用制动而列车管不减压，应如何处理？
- 137.单机运行中使用单阀制动而机车不制动应如何处理？
- 138.运行中机车制动后不能缓解应如何处理？
- 139.运行中需要停止某车轮的制动作用时应如何处理？
- 140.空气压缩机常见故障有哪些？
- 141.空气压缩机停止运转时，无负荷电空阀排风不止是何原因？
- 142.总风缸压力上升缓慢，应如何查找与处理？
- 143.运行中空气压缩机故障不能及时修复时，应如何处理？
- 144.因需要必须在区段站更换自阀、单阀或中继阀时，应如何处理制动机？

### 第三篇车辆空气制动机知识简介

- 1.目前我国客货车辆主要采用哪几种类型的制动机？
- 2.试述三通阀名称的由来及其基本作用原理
- 3.试述目前我国货车用三通阀的种类及其发展趋势
- 4.试述GK型三通阀的构造？
- 5.GK型三通阀有哪些作用位置？
- 6.试述GK型三通阀减速充气缓解作用
- 7.试述GK型三通阀全充气缓解作用
- 8.试述GK型三通阀的常用全制动作用
- 9.试述GK型三通阀的常用急制动作用
- 10.试述GK型三通阀常用制动后保压作用
- 11.试述GK型三通阀紧急制动位的作用
- 12.试述GK型制动机的组成及特点
- 13.使用GK型三通阀在操纵上应注意哪些事项？
- 14.客车用三通阀与货车用三通阀在构造和性能上有何不同？
- 15.试述LN型制动机的组成及特点
- 16.试述GL3型三通阀的构造及特点
- 17.GL3型三通阀有哪些作用位置？
- 18.试述GL3型三通阀的充气缓解作用
- 19.试述GL3型三通阀常用全制动位的作用
- 20.试述GL3型三通阀常用急制动位的作用
- 21.试述GL3型三通阀常用制动后保压位的作用
- 22.试述GL3型三通阀的阶段缓解作用及注意事项
- 23.试述GL3型三通阀的紧急制动作用
- 24.试述GL3型三通阀在操纵上的注意事项
- 25.试述103型和104型制动机的组成及特点
- 26.试述103、104型分配阀的组成
- 27.试述103、104型分配阀的作用原理
- 28.103型分配阀与104型分配阀在性能上有何不同？
- 29.试述104型分配阀的初充气作用
- 30.试述104型分配阀的再充气缓解作用
- 31.试述104型分配阀常用制动位的作用
- 32.试述104型分配阀制动后保压位的作用
- 33.试述104型分配阀紧急制动作用
- 34.试述103型分配阀的减速充气缓解作用

- 35.试述103型分配阀充气缓解作用
  - 36.试述103型分配阀常用制动作用
  - 37.试述103型分配阀的紧急制动作用
  - 38.104型分配阀为何设有紧急增压阀？
  - 39.103型分配阀为何设有紧急二段阀？
  - 40.103型分配阀为何设有减速部？
  - 41.103、104型分配阀常用制动时，为何没有常用全制动和常用急制动之区分？
  - 42.三通阀型车辆制动机制动缸漏泄或鞣鞣行程超限时，为什么会使制动力衰减？分配阀型车辆制动机是否也有这样的缺点？为什么？
  - 43.何谓制动机的稳定性？对分配阀型及三通阀型车辆制动机的稳定性有何要求？
  - 44.试述103、104型制动机稳定性较好的原因
  - 45.何谓制动机的灵敏度？为何分配阀要比三通阀的制动灵敏度好得多？
  - 46.何谓制动机的安定性？
  - 47.试述自阀常用制动时车辆制动机起紧急制动的的原因
  - 48.试述列车由103、104型分配阀组成时在操纵中应注意的事项
  - 49.试述120型货车空气制动机的组成及120型货车空气控制阀的特点
  - 50.试述120阀的组成及各部分用途
  - 51.试述120阀主阀作用部的组成及作用
  - 52.试述120阀主阀减速部的组成及作用
  - 53.试述120阀主阀局减阀的组成及作用
  - 54.试述120阀加速缓解阀的组成及作用
  - 55.试述120阀主阀中紧急二段阀的组成及作用
  - 56.试述120阀主阀作用部稳定装置的组成及作用
  - 57.120阀是如何提高紧急制动波速的？
  - 58.120阀为何仍采用二压力机构？
  - 59.120阀为何采用了直接作用方式？
  - 60.120阀为何能适应机车常用制动时的压力保持操纵？
  - 61.试述一把闸式制动操纵的必要性
  - 62.试述120阀的试验性能
  - 63.120阀有哪些作用位置？
  - 64.试述120阀充气缓解位及减速充气缓解位的作用
  - 65.试述120阀常用制动位的作用
  - 66.试述120阀制动保压位的作用
  - 67.试述120阀紧急制动位的作用
  - 68.试述120阀在操纵中应注意的事项
  - 69.为什么非120阀专列，JZ - 7型机车制动机严禁使用压力保持操纵？
  - 70.列车中制动机在什么情况下须关门？
  - 71.列车中对关门车在关门时应如何处理？
  - 72.对制动关门车有何规定？
  - 73.说明空重车调整的规定
  - 74.空重车调整装置调整不当对列车和车辆有何影响？
  - 75.制动关门车在编挂位置上为什么要受限制？
  - 76.制动缸鞣鞣行程为什么不得过长和过短？
  - 77.试述列车制动机的试验方法与目的
  - 78.列车在什么情况下需进行制动机全部试验？
  - 79.列车在什么情况下需进行制动机简略试验？
  - 80.如何根据制动排气时间判断列车管的贯通状态？
  - 81.常用制动时车辆发生紧急制动作用应如何判断与查找？
- 第四篇制动理论知识

- 1.什么叫制动？什么叫制动机？
- 2.什么叫制动力？它是怎样产生的？
- 3.制动力的大小与哪些因素有关？
- 3.试述旅客列车进站停车两段制动法
- 4.试述旅客列车进站停车采用保压停车的操作方法
- 5.列车冲动的大小与哪些因素有关？
- 6.车辆制动机型式不同时，制动时各有何特征？司机应如何操纵？
- 7.如何判断列车制动力的强弱？有何必要？
- 8.减压量的大小与哪些因素有关？
- 9.为什么施行制动或缓解时应尽量避免在鱼背形、锅底形及曲线上进行？
- 10.怎样掌握追加减压时机和追加减压量？
- 11.怎样为进站停车稳准对标创造条件？
- 12.施行常用制动时，如何匹配机车制动力才能减小列车冲动实现平稳操纵？
- 13.为什么站外调速时减压量不宜过大？
- 14.进站停车时，怎样掌握制动距离？
- 15.怎样根据列车速度和线路坡度校正制动距离？
- 16.怎样根据列车编组辆数的变化校正制动距离？
- 17.使用过充位施行缓解停车有何意义？
- 18.施行缓解停车时，应如何掌握缓解时机？
- 19.施行缓解停车时，在何种情况下也可不必用单阀配合操作？但须注意什么？
- 20.进站停车时，怎样根据列车速度确定初次减压量？
- 21.施行两段制动充气不足为何会引起列车较大冲动？
- 22.追加减压时为何须有一定的相应间隔时间？
- 23.追加减压量为何不宜过大？
- 24.追加减压次数为何不宜超过3次？

参考文献

# 《JZ 7型空气制动机操纵作业》

## 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:[www.tushu111.com](http://www.tushu111.com)