

# 动车组司机面试注意事项

## 第一篇：动车组司机面试注意事项

### 动车组司机复试注意事项

铁道部动车组司机复试共计有三项，分为理论考试、心理素质测试、面试，根据情况而定，顺序不分先后，结合前两次复试情况，总结如下，希望对考试有所帮助。

一、二、考生必须携带的证件：本人身份证、机车驾驶证、工作证。考生准考证到北京后发。服装：参加复试人员统一着铁路春秋服、带大盖帽，衣帽整齐。

### 三、理论考试

1.考试形式：机考，选择 80 题，判断 20 题，满分 100 分。题目计算机自动生成，每人都不同。

2.考试内容：技规、操规、运规、事规、铁路 200—250km/h 既有线技术办法、乘务员通用知识和电有关部分。可能会有旧事规的一些题目，做好随机应变。

3.理论考试全部是计算机自动生成，有的考生可能会遇到大量的如计算机、制动机、规章中某写章节的题，希望考生全面复习，不要猜题。

### 四、心理素质测试

考前监考老师会仔细讲解答题要求，只要认真听讲就会明白，不需紧张。提醒考生，最好对计算机的键盘结构认真看一下，不要按错键。

### 五、面试程序和注意事项

1.带齐身份证、机车驾驶证、准考证，按时列队进入侯考室。

2.按照顺序进入面试室（监考人员按顺序叫）。

3.进面试室时敲门，然后仔细听考官是否让进，如让稍等一下，就不要再敲，等待考官喊进入。

4.进门后、关门轻，走上前，汇报“西安铁路局西安机务段司机XXX,参加动车组司机选拔面试，请指示！”如要检查证件则出示，考

官让座时再坐，并回答“谢谢！”

主考官介绍各位考官时，及时回答“XX好！”未听清姓名可直接回答“领导好”。

5.考试一般有以下几种题型：

题目一：自我介绍。

请介绍一下你的家庭情况和学习、工作经历。

出题思路：重点考察被试者的理解能力、语言表达能力、举止仪表。

观察要点：自我情绪控制，对自身情况的介绍是否得体自认，合乎情理。

注意事项：将所有家庭成员都简要介绍到，如能提到家庭和睦，支持本人工作更好；学习经历从上中专（技校）开始，工作经历要提到担任司机的时间，如获得技师或技术比武得奖等一定要提到。

题目二：考官提问有关问题。结合担任机车司机的工作实际，谈一些问题。

出题思路：行为性问题，重点考察被试者责任意识及岗位匹配性。

观察要点：责任意识、动机与岗位的匹配性、理解能力。前几次复试，该题目有以下四个：

- 1.如何“平稳操作，安全正点”；
- 2.如何“爱好机车、文明生产”；
- 3.如何做到“节能降耗、保护环境”；
- 4.如何做到“服从命令，顾全大局”。

注意事项：必须结合担任机车司机的实际来谈。

题目三：规章提问，前几次面试题目有

- 1.区间被迫停车，如何设置响墩防护？可能妨碍临线，如何处理？
- 2.救援列车进入封锁区间有哪些规定；如被救援的机车为双管供风列车，有何规定？

3.听到响墩爆炸声或看见火炬信号的火光，如何处理？如何使用响墩防护？

- 4.客车在自动闭塞区间遇通过信号机显示停车信号（灯光熄灭或

显示不明) 如何处理? 如该信号机装有容许信号, 如何处理?

#### 5. 折角塞门关闭如何处理?

出题思路: 行为性问题, 检验乘务员执行规章和技能操作的能力, 在情况突变时, 能否正确操作, 保证列车安全运行。

注意事项: 不是单纯的背规章, 注意题目中的要求, 如第四题强调了客车, 不能一开始就将容许信号的内容说出来。

#### 题目四: 追问或提问:

本题目可与题目三合并, 就是考官对题目三中的规章问题从不同的角度提出一些问题, 让你回答, 注意如果问题一时没有理解, 可以让考官再说一边, 切忌不要狡辩。

#### 题目五: 造句或编故事

用给定的三个词编一个小故事; 前几次面试的题目有:

1. “和谐、高技能、画蛇添足”
2. “安全、动车组、画龙点睛”
3. “效益、标准化、画饼充饥”
4. “梦想、高素质、画虎类犬”
5. 能说会到、花言巧语

出题思路: 考察实际应变过程, 检验其应变能力、实际反应、注意力集中程度、复述能力。

注意事项: 编故事应有时间、地点、人物、情节、结果等要素; 注意有时考官是让你造句, 要理解考官的问题, 不要盲目回答。

#### 题目六: 复诵

如: 3228 次列车, 和谐站引导手信号已显示, 3 道通过, 电话记录 16 号。

3457 次司机, 运行区间 86 公里 68 米处有施工, 限速 20 公请注意随时停车。

如同联控用语复诵。本题在用呼唤应答复述一定注意听车次、公里数等要素, 并不能忘记最后加上“XX 次司机明白”。

有时题目五和题目六合并在一起, 考生要根据考官的要求, 及时应变。

题目七：请客观评价一下你今天的面试表现。

出题思路：压力性问题，观察承受压力和自我情绪的控制能力。

注意事项：正确的评价自己，前面哪几个问题回答的好，哪几个问题回答的不好，为什么没回答好进行说明，如考官说到“我们认为你过高评价自己”或“我们认为你回答问题很差”，“我们认为你今天的面试不好，将被刷掉？”等，不要紧张，不做无理性争辩，不做单一的是或不是的回答，要客观的回答。

考官最后问题“你是否还有向我们陈述的事情？”应对自己的表现，自己担任动车组司机的愿望等进行一些说明，且不可说“没有了”。

## 六、礼仪

衣着整齐，衬衣领带、铁路服、皮鞋，携带准考证、驾驶证。

进门时敲门，然后仔细听考官是否让进，如让稍等一下，就不要再敲，等待考官喊进入。

进入、关门轻，走上前，汇报“西安铁路局 XX 机务段司机参加动车组司机选拔面试，请指示！”如要检查证件则出示，考官让坐时再坐，并回答“谢谢！”

主考官介绍各位考官时，及时回答“XX 好！”未听清姓名可直接回答“领导好”

面试结束，起立敬礼，说“谢谢各位考官”等客气话，离开考场，轻关门。

西安机务段职教科

## 第二篇：动车组司机培训思考题

动车组司机培训思考题

（行车组织部分）

1.动车组运行方案包括哪些内容？（P487-489）

答：主要包括：列车定员、列车编成、列车等级、列车发到站、列车开行数量、列车停站方案等方面。

2.动车组运行线路列车运行图由哪些特点？（P490-491）

答：主要包括：高峰时段更加突出、旅行速度的限制更加严格、

列车运行线的安排要求具有更大的弹性、分时段开行的“有效时间带”和“三角区”的出现等方面。

3.简述客运专线综合调度系统的基本结构及各业务调度台的设置方案。(P496-498)

答：P496-498 页相关内容。

4.简述动车组运行调整的基本原则和一般方法。(P498-499)

答：基本原则主要包括：由列车调度员单一指挥、确保安全正点、局部服从整体、尽可能减少对正点列车的影响。

一般方法主要包括：利用冗余时间和储备能力、压缩停站时间、运行速度的控制与调整、变更越行站、利用备用运行线、临时停运等。

5.简述编制乘务员运用计划的约束条件。(P505-507)

答：在编制乘务员运用计划时要综合考虑乘务时间等众多乘务规则的限制，主要包括：

(1) 总乘务时间：取 8h 较为理想，当总乘务时间为 4h 时，认为属性较差（偏小）；当总乘务时间为 8.5h，认为属性较差（偏大）。

(2) 纯乘务时间：取 6h 较为理想，3h 和 6.5h 为属性较差值（偏小、偏大）。

(3) 连续乘务时间：取 3h 较为理想，1h 和 4h 为属性较差值（偏小、偏大）。

(4) 乘务间隔时间：取 0.5h 较为理想，10min 及 2h 为属性较差值（偏小、偏大）。

上述理想属性值根据乘务规则给出，但由于客运专线乘务规则尚未制定，所取数值是参照既有铁路给出的。属性较差值（偏小、偏大）根据决策者的决定（或倾向）给出。

### **第三篇：动车组面试题 1**

#### **新编动车组司机面试题**

(一) 一、假如今天你担当××次旅客列车的乘务工作，在出乘时，你在出勤调度员处没有接领到所担当的乘务区段有任何行车揭示和限速的调度命令。当列车按正常速度运行到某站时，你接到列车调度员发布的调度命令，告诉你前方甲站—乙站因行车设备发生临时故障，

所以在甲站—乙站间停用基本闭塞法改用电话闭塞法行车。请问，你对机车运行记录监控装置在通常监控状态下应如何操作？

答题要点：调度命令内容未通过 IC 卡正确输入到监控装路，称临时的停基改电。监控装路在通常监控状态下的操作方法为：

① 列车运行途中收到停基改电的调度命令，在停基改电起始站的出站信号机前停车后，按【↑】键 2 秒后，弹出“非正常行车确认”窗口。

② 选择【3.路票】，弹出“路票输入”窗口，正确输入调度命令号、电话记录号，确认信号（停站列车为发车信号）正确后按【解锁】、【确认】键，监控装路进入“路票行车状态”，解除了甲站出站信号机以及至乙站间所有区间通过信号机的停车信号控制；对于客车按该次列车在对应区间最高允许速度的 80%以及区段限速、临时限速等限速值的最低值监控列车运行，按乙站信号监控列车运行。

追问：输入调令号、电话记录号后，监控装置按什么信号控制列车，同时你对列车的运行应注意什么？

答题要点：

① 输入调令号、电话记录号后，不论机车信号是否是停车信号，监控装路立即按停车信号控制；

② 出站时必须注意控制列车速度，防止列车侧向通过出站道岔超速。

二、当你担当列车在自动闭塞区段运行时，机车信号在运行途中发生机车信号灭灯、多个灯位显示或数个灯位乱跳显示，或在有电码化区段连续二个及以上区段（信号机）机车信号显示白灯(或单红灯)，或机车信号显示与地面信号显示含义不一致时，你应如何检查及判断？

答题要点：当出现以上现象时，应检查以下内容：

① 确认“上下行”开关位路是否正确。

② 装有“I、II 室”机车信号转换开关或“试验、运行”开关的机车，要确认 I、II 端开关位路与机车运行方向一致，“试验、运行”开关位路放在“运行”位。

③ 途中出现机车信号灭灯，应检查机车信号设备电源保险是否良

好。若保险断，则应更换备用保险。

④ 经以上处理如故障现象仍未消除时，可进行一次机车信号关机、开机操作（二次操作间隔 5~10 秒）。

追问：当你确认机车信号故障后，而列车调度员又要求你赶点，这时你应如何操作？

答题要点：严格按照《技规》251 条和 270 条执行，在自动闭塞区段，机车信号发生故障时，应立即停车，报告车站值班员转报列车调度员。接到继续运行至前方站内停车的调度命令后，当列车停于区间通过信号机前时，操作监控装路进入“20km/h 限速模

式”；当列车停于进站（接车进路）信号机前时，在向车站值班员问清进路情况后，按照“引导解锁”方法操作。此时，必须严格按地面信号机的显示要求操纵列车，并以不超过 20km/h 的速度运行，到前方站内停车。

三、假如今天你担当××次旅客列车的乘务工作，在出乘时，你在出勤调度员处没有接领到所担当的乘务区段有任何行车揭示和限速的调度命令。当列车在始发站准备发车时，你接到列车调度员发布的调度命令，告诉你始发站因行车设备发生临时故障，所以停用基本闭塞法改用电话闭塞法行车。请问，你对机车运行记录监控装置在降级监控状态下应如何操作？

答题要点：调度命令内容未通过 IC 卡正确输入到监控装路，称临时的停基改电。监控装路在降级监控状态下的操作方法为：

① 若设定的始发车站即为停基改电起始站，输入有效的设定参数【开车】灯亮后，按【↑】键 2 秒后，弹出“非正常行车确认”窗口。

② 选择【3.路票】，弹出“路票输入”窗口，正确输入调度命令号、电话记录号后，确认信号（发车信号）正确后按【解锁】、【确认】键，监控装路进入“路票行车状态”，解除了至前方站所有区间通过信号机的停车信号控制；对于客车按该次列车在对应区间最高允许速度的 80%以及区段限速、临时限速等限速值的最低值监控列车运行，按前方站进站信号监控列车运行。

追问：如果不按【解锁】、【确认】键，而是直接先按【开车】

键，会产生什么后果？

答题要点：如果不按【解锁】、【确认】键，而是直接先按【开车】键，揭示信息将被自动清除，监控装路不进入“路票行车状态”。

四、假如今天你担当 XX 次上行旅客列车的乘务工作，在出乘时，你在出勤调度员处接领到所担当的乘务区段内甲站—乙站上行线封锁，列车改走下行线的调度命令。自动站间闭塞设备正常。请问，你对机车运行记录监控装置在通常监控状态下应如何操作和停基改电的操作方法有什么不同点？

答题要点：监控装路在通常监控状态的操作方法为：① 机车接近停基改电起始车站，显示屏右上方显示揭示窗口。② 列车进站，速度低于 60km/h 时，显示器自动弹出路票确认窗口，要求输入路票的电话记录号。③ 在出站信号机之前，正确输入电话记录号后，按【解锁】、【确认】键（5 秒内按压），装路进入“路票行车状态”，解除本站出站信号机以及至下一站间所有区间通过信号机的停车信号控制；对于客车按该次列车在对应区间最高允许速度的 80%以及区段限速、临时限速等限速值的最低值监控列车运行。按乙进站信号监控列车运行。

不同点为：

① 在显示器电话记录号栏输入电话记录号时，均输入“99”。

② 在按【解锁】、【确认】键前，必须先确认地面信号机已开放反方向运行信号。追问：列车反方向运行时，应注意哪些安全措施？

答题要点：

① 列车在乙站反方向侧向进站时，在进站信号机处速度控制在道岔侧向限速以下。② 在没有设路反向运行线路数据（反向支线）的车站，列车反方向运行时，监控装路调用的是正方向的线路数据，在对应正向的进站信号机处，注意调整距离误差。

五、假如你牵引的旅客列车在运行中，调速制动时发现制动力极弱甚至感觉没有制动力。请问，你应怎么办？

答题要点：可能发生列车折角塞门被关闭。

① 首先采取列车常用制动和电阻制动措施，同时立即通知运转车



长，要求他采取使用列车紧急制动阀停车措施，保证尽快停车。

② 立即通知列车运行的前方车站，转报列车调度员。

追问：此时为什么不采用紧急制动措施，汇报车站的目的又是什么？ 答题要点：

① 因为采取紧急停车制动后，电阻制动将失去作用，特别是机后一位塞门被关闭后，使用机车电阻制动其制动力远远大于机车本身制动力，为了保证有效制动，所以不能采用紧急制动措施。

② 作为司机应采取的措施全部已经采取，向车站汇报请求开通前方进路，是为防止与前行运行或停留列车、车辆冲突和列车尽快停车争取时间空间，是有效的安全措施。

六、在你牵引列车运行途中，车站值班员通知你前方自动闭塞区间有 3 架通过信号机故障，请问，你如何运行？

答题要点：严格执行《技规》规定，在每一架显示停车信号的信号机前停车。经过联系，确认前方分区空闲，停车两分钟后，按不超过 20km/h 继续运行到下一架通过信号机，按其显示执行。

追问：车站不是已经通知你了吗？为什么还要在每架信号机前停车？ 答题要点：我没有接到停止基本闭塞法改为电话闭塞法的调度命令，通过信号机的显示均有效，所以，我要执行在显示停车信号的信号机前停车的规定。

七、当你在车站接到担当区间救援的调度命令后，你首先应注意什么？ 答题要点：首先我接到救援命令后，我要对救援命令认真确认，弄清区间被救援列车情况，特别是故障的具体位路，区间线路纵断面情况，向车站了解清楚救援方法，待车站上车后立即动车。

追问：进入封锁区间后，如调度员想尽快开通区间，要求你加速运行时，你应如何处理？

答题要点：我应回答调度员，我正在救援途中，现已接近被救援列车，但此时必须严格执行《技规》要求在接近被救援列车或车列 2km 时，要严格控制速度，以在瞭望距离内能够随时停车的速度运行（最高不得超过 20km / h）的规定，保持清醒头脑，一定要把安全放在首位。

八、当你在运行中突然发现前方线路上有人向列车做不明动作，你应如何处理？

答题要点：当遇此情况及有可能时铁路邻近居民发现前方线路有异状，向列车做停车显示，或是准备强越线路，无论那种情况，我都要立即采取紧急停车措施，鸣笛示警，同时将情况向车站值班员报告。

追问：假如停车后未发现有什么异状，同时也找不到刚才在线路上的人员，这时你应怎么办？

答题要点：立即将情况向车站报告，同时观察列车前方线路有无异状，即使车站告

知线路正常，也要低速运行一段距离确认无异常后再恢复正常速度运行，回段后向退勤调度员汇报。

九、如果你在操纵电力机车运行中，突然发现接触网挂有一不明物体，这时你应怎么办？

答题要点：

① 要立即进行降弓断电操作同时采取降速措施，打开司机室侧窗，如听到车顶有撞击或电击的声音及电弧闪光，立即采取紧急停车措施。

② 立即将发生地点的里程、接触网支柱的编号向车站汇报，以便供电部门尽快进行抢修。

追问：如果停车后，你下车检查，发现机车受电弓在刚才的碰撞中变型了，这时你应怎么办？

答题要点：首先我要检查车顶是否有接地，被撞坏的受电弓能否降下，降下后能否维持运行，如果有接地，我将对车顶进行隔离处理，改升机车另一个受电弓继续运行，如果被撞坏的受电弓不能降下或已发生了弓网故障必须进行处理时，我会立即报告车站转报列车调度员请求发布停电上车顶处理的调度命令。

十、如果你在运行中接到通知，前方某一站进站信号机故障，须引导进站时，你应怎么办？

答题要点：按照铁道部的规定，进站信号机故障引导接车应向司机发布调度命令，我将请求调度员发布调度命令，同时要注明是手信号引导还是信号机引导。到达须引导进站的车站外方提前将速度降低，

确认好引导手信号或引导信号，以低于 20km/h 速度进站，发现异状要随时停车，进站后确认出站信号的显示，再按要求运行。

追问：假如你已接近进站信号机故障的车站，仍未接到调度命令时，你应怎么办？

答题要点：我将操纵列车在机外停车，如果进站信号机已开放引导信号，我将以低于 20km/h 速度进站，如为手信号引导则必须发布调度命令。

十一、如果你操纵列车在自动闭塞区段运行，接到车站临时通知该站出站信号机故障。请问，这时你应如何处理？

答题要点：列车应在站内停车，停车后取得绿色许可证，并确认内容有效。按压列车运行监控记录装置上的【↑】键 2 秒，弹出“非正常行车确认”窗口，选择绿色许可证选项。输入绿色许可的编号，按压“确认”键。然后按压“解锁+确认”键。确认好发车手信号后开车。出站后按下一架通过信号机的显示运行。

十二、假如机车故障导致停车后不能继续运行，你应如何处理？

答题要点：司机应立即使用列车无线调度通信设备通知两端站、列车调度员及运转车长（无运转车长为车辆乘务员），报告停车原因和停车位路，根据需要或运转车长指示迅速请求救援。需要防护时，列车前方由司机负责，列车后方由运转车长（无运转车长为车辆乘务员，无车辆乘务员为列车乘务员）负责。从救援列车开来方面（不明时，从列车前后两方面），距离列车不小于 300m 处设响墩并派人员手持信号旗进行防护。

追问：如果此时机车故障已排除，而救援机车还未到，是否可以立即恢复运行，尽量恢复正点。

答题要点：因《技规》规定已请求救援的列车，不得再行移动。所以不能恢复运行。

2007 年 9 月 22 日

## **第四篇：动车组面试题 2**

新编动车组司机面试题

（二）一、假如今天你担当 XX 次旅客列车乘务工作，列车运行中

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/548106121024006033>