**考点试题模板入库题干:**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 教育名称 | 船员考试 | 科目 | 大管轮 | 教材 | 船舶电气与自动化 | 章节 | 第一章 |

**试题:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 题型 | 题 | 答案 | 解析 | 分数 |
|  | 1.为适应船舶的倾斜、摇摆的条件，减少电动机故障和延长其使用寿命，电机装置在船舶上的安装方式一般采用\_\_\_\_\_\_安装。  A. 全部直立  B. 全部首尾向卧式  C. 左右横向卧式  D. 直立或首尾向卧式 | D |  |  |
|  | 2.按照我国对安全电压的分类，露天铁甲板环境，安全电压为\_\_\_\_\_\_。  A. 65V  B. 12V  C. 24V  D. 36V | D |  |  |
|  | 3.关于船舶安全用电的说法，正确的是\_\_\_\_\_\_。  A. 安全电压一律为36V  B. 皮肤潮湿时人体电阻显著下降，故禁止湿手触摸电气设备  C. 电气工具平时应挂在电气设备的防护栏杆上，以便于修理时使用  D. 电气设备着火，应使用泡沫灭火剂带电灭火 | B |  |  |
|  | 4.关于船舶安全用电的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 无论什么场合，安全电压一律为36V  B. 皮肤潮湿时人体电阻显著下降，故禁止湿手触摸电气设备  C. 在潮湿场地及铁甲板上修理作业，应穿橡胶绝缘鞋并戴橡胶绝缘手套  D. 电气设备着火，不能用水质灭火剂带电灭火 | A |  |  |
|  | 5.我国根据发生触电危险的环境条件分为三种类别，高度危险的环境条件为\_\_\_\_\_\_的建筑物中。  A. 潮湿、有腐蚀性蒸汽或游离物等  B. 潮湿、有导电粉末、炎热高温、金属品较多  C. 干燥、无导电粉末、非导电地板、金属品不多等  D. 潮湿、非导电地板、金属品较多 | B |  |  |
|  | 6.我国根据发生触电危险的环境条件将安全电压界定为三个等级，高度危险的建筑物中其安全电压为\_\_\_\_\_\_V。  A. 24  B. 12  C. 36  D. 65 | C |  |  |
|  | 7.关于电气安全用具，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 电气安全用具分为绝缘安全用具和一般安全防护用具两大类  B. 电气安全用具使用前应进行检查，某些用具应定期进行电气和机械试验  C. 验电笔属于防护安全用具  D. 安全用电不仅应遵循安全用电规则，还应正确使用电气安全用具 | C |  |  |
|  | 8.关于船舶电气设备的防火的要求，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 经常检查电气线路及设备的绝缘电阻，发现接地、短路等故障时要及时排除  B. 电气线路和设备的载流量必须控制在额定范围内  C. 严格按施工要求，保证电气设备的安装质量，电缆及导线连接处要牢靠，防止松动脱落  D. 按环境条件选择使用电气设备，易燃易爆场所不必要使用防爆电气 | D |  |  |
|  | 9.按照船舶电气设备防火的要求，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 平时注意检查导线连接牢靠，防止松动  B. 按环境条件选择电气设备，蓄电池间可以不使用防爆电气  C. 电气线路和设备的载流量必须控制在额定范围内  D. 船舶电力网属三相绝缘系统，发生单相接地故障也要及时排除 | B |  |  |
|  | 10.按照电气设备防火的要求，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 油漆间应该使用防爆照明灯具  B. 货舱灯电源插座应保持水密，不用时应旋紧插座保护盖  C. 电水壶、电暖瓶（限自动恒温型）使用时不得离人  D. 可移动的灯具（如居室台灯、行灯）不在使用时，电源可以不必切断 | D |  |  |
|  | 11.船舶发电机的冷却空气进口装有空气滤网的目的是\_\_\_\_\_\_。  A. 防止外部杂物或灰尘进入发电机内部，提高防尘等级  B. 发电机的保温防潮  C. 隔音降噪  D. 起缓冲作用，减低发电机的振动 | A |  |  |
|  | 12.国际电工委员会对电气设备的防护标准有具体的规定。用“IPxx”表明防护等级。IP后面第一位数字表示\_\_\_\_\_\_，第二位数字表示\_\_\_\_\_\_。  A. 防外部固体侵入等级；防水液侵入等级  B. 防水液侵入等级；防外部固体侵入等级  C. 防漏电等级；防水液侵入等级  D. 绝缘等级；防外部固体、液体侵入等级 | A |  |  |
|  | 13.国际电工委员会对电气设备的防护标准有具体的规定。用“IPxx”表明防护等级。IP后面第一位数字为0，表示\_\_\_\_\_\_。  A. 尘密、无灰尘进入  B. 防潜水、能长期潜水，完全密封，确保不因浸水而造成损坏  C. 对所处环境中的固体可能对设备造成危害方面没有专门防护  D. 对所处环境中的液体可能对设备造成危害方面没有专门防护 | C |  |  |
|  | 14.根据\_\_\_\_\_\_确定船舶电气设备的防护等级。  A. 电气设备的电压等级  B. 电气设备的安装场所  C. 电气设备的绝缘程度  D. 电气设备的功率大小 | B |  |  |
|  | 15.电气设备的IP等级是指\_\_\_\_\_\_。  A. 绝缘和耐热等级  B. 防外物和水侵入等级  C. 网络协议或地址  D. 防爆等级 | B |  |  |
|  | 16.根据中国船级社（CCS）的相关规范，安装于露天甲板上的电动机，其防水等级至少应该是\_\_\_\_\_\_。  A. 0，无防护  B. 3，防止喷洒的水侵入  C. 4，防止飞溅的水侵入  D. 6，防止大浪侵入 | D |  |  |
|  | 17.存在的水和（或）机械损伤危险越大的环境下，安装电气设备IP防护等级应\_\_\_\_\_\_。  A. 越高  B. 越低  C. 没有关系  D. 无法确定 | A |  |  |
|  | 18.对于电动-液压舵机系统来说，拖动变量油泵的电动机应采用\_\_\_\_\_\_。  A. 短时工作制  B. 特殊转子结构  C. 连续工作制  D. 重复短时工作制 | C |  |  |
|  | 19.同陆用相比，船用电缆、电线、绕组等要用较\_\_\_\_\_\_耐热等级，且具有\_\_\_\_\_\_功能的绝缘材料。  A. 高；防滴、防浸水、防潜水  B. 低；防滴、防浸水、防潜水  C. 高；防湿热、防盐雾、防霉菌  D. 低；防湿热、防盐雾、防霉菌 | C |  |  |
|  | 20.由于船舶电气设备工作条件苛刻，同陆用绝缘材料相比，还要有“三防”要求。船用绝缘材料的“三防”是\_\_\_\_\_\_。  A. 防滴、防浸水、防潜水  B. 防湿热、防盐雾、防霉菌  C. 防高压、防过载、防逆功  D. 防倾斜、防冲击、防振动 | B |  |  |
|  | 21.对船用电气设备提出的所谓“三防”指的是\_\_\_\_\_\_。  A. 防高温、防霉菌和防盐雾油雾  B. 防高温、防潮湿和防盐雾油雾  C. 防潮湿、防霉菌和防盐雾油雾  D. 防湿热、防霉菌和防盐雾油雾 | D |  |  |
|  | 22.船用电气设备使用场合越严苛，相应的防护等级就应越高。其中\_\_\_\_\_\_防护等级是这几个中最好的。  A. IP56  B. 隔爆安全型  C. 本质安全型  D. IP66 | B |  |  |
|  | 23.\_\_\_\_\_\_可能是造成船舶电气设备起火的原因。  A. 电气设备或电缆的绝缘强度下降或绝缘破坏，发生短路、接地故障，引起局部过热  B. 电气设备（特别是插座）进水形成开路点发热  C. 在易燃易爆场所使用合格的防爆电气设备  D. 电气设备或电缆长期欠负荷工作状态引起电流过大，温度过高 | A |  |  |
|  | 24.船用电缆、电线的绝缘材料\_\_\_\_\_\_阻燃性；防护材料\_\_\_\_\_\_阻燃性。  A. 具有；具有  B. 具有；不具有  C. 不具有；具有  D. 不具有；不具有 | A |  |  |
|  | 25.温度对电气设备的影响体现在多个方面，下列\_\_\_\_\_\_却不在其列，  A. 保护器性能的稳定性  B. 绝缘材料的耐压会急剧下降  C. 高温使金属导体容易变形  D. 高温使电气设备产生更多的电磁干扰 | D |  |  |
|  | 26.高温对电子设备的影响体现在多个方面，下列\_\_\_\_\_\_却不在其列。  A. 改变电子电路板工作性能  B. 电子电路板耐压下降  C. 电路板变形损坏  D. 使电子设备产生更多的电磁干扰 | D |  |  |
|  | 27.船舶防火工作重要，对电气设备的防火有一定的要求，说法错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 经常检查电气线路及设备的绝缘电阻，发现接地、短路等故障时要及时排除  B. 电气线路和设备的载流量不必控制在额定范围内  C. 严格按施工要求，保证电气设备的安装质量，电缆及导线连接处要牢靠，防止松动脱落  D. 按环境条件选择使用电气设备，易燃易爆场所要使用防爆电气设备 | B |  |  |
|  | 28.对电气设备的防火有一定的要求，说法错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 经常检查电气线路及设备的绝缘电阻，发现接地、短路等故障时要及时排除  B. 电气线路和设备的载流量必须控制在额定范围内  C. 严格按施工要求，保证电气设备的安装质量，电缆及导线连接处要牢靠，防止松动脱落  D. 按环境条件选择使用电气设备，易燃易爆场所不必要使用防爆电气设备 | D |  |  |
|  | 29.船舶防火工作重要，对电气设备的防火有一定的要求，说法错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 经常检查电气线路及设备的绝缘电阻，发现接地、短路等故障时不必要及时排除  B. 电气线路和设备的载流量必须控制在额定范围内  C. 严格按施工要求，保证电气设备的安装质量，电缆及导线连接处要牢靠，防止松动脱落  D. 按环境条件选择使用电气设备，易燃易爆场所要使用防爆电气设备 | A |  |  |
|  | 30.对电气设备的防火要求，错误的是\_\_\_\_\_\_。  A. 电缆及导线连接处要牢靠，防止松动脱落  B. 电气线路和设备的载流量必须控制在额定范围内  C. 经常检查电气线路及设备的绝缘电阻，发现接地、短路等故障时要及时排除  D. 船舶设备一律必须使用防爆电气 | D |  |  |
|  | 31.\_\_\_\_\_\_可能导致船舶电气设备起火。  A. 电气设备（特别是插座）进水形成开路点发热  B. 在易燃易爆场所使用合格的防爆电气设备  C. 导体连接点的松动、氧化、腐蚀等引起接触电阻过大，造成局部发热  D. 在规定的工作条件下，电气设备或电缆的绝缘层长期工作后过热 | C |  |  |
|  | 32.\_\_\_\_\_\_不是电气设备起火的原因。  A. 绝缘强度下降导致通电时发生短路、接地等进而发生火星  B. 导体接触不良导致局部过热而发生火花或燃烧  C. 电气设备或电缆长期超负荷工作导致温度过高而发生火灾  D. 因热电偶断路引发电火花而导致的火灾 | D |  |  |
|  | 33.下列叙述不正确的是\_\_\_\_\_\_。  A. 电气设备因绝缘老化、绝缘损坏、潮湿等原因造成绝缘强度下降，通电时就可能发生开路故障进而造成温度过高  B. 电气设备或电缆长期超负荷工作，引起冲击电流过大，使电缆或电气设备温度过高而可能引起火花  C. 导体连接点的松动、氧化、腐蚀等引起接触不良，易造成局部过热  D. 电气设备进水形成短路或接地，在短路或接地点易引起局部发热 | A |  |  |
|  | 34.\_\_\_\_\_\_不属于引起电气火灾的原因。  A. 电气设备绝缘老化、绝缘损坏、潮湿等原因  B. 电气设备或电缆长期超负荷工作  C. 电气线路和设备的载流量长期控制在额定范围内  D. 导体的连接点的松动、氧化、腐蚀等引起接触不良，造成局部过热 | C |  |  |
|  | 35.不是由主配电板直接供电的设备\_\_\_\_\_\_。  A. 舵机、锚机  B. 航行灯、无线电电源板  C. 电航仪器电源箱  D. 日用淡水泵 | D |  |  |
|  | 36.\_\_\_\_\_\_必须采用两条互相独立的馈电线进行双路供电。  A. 空压机  B. 航行灯控制箱  C. 起货机  D. 日用海（淡）水泵 | B |  |  |
|  | 37.不经过分配电板，直接由主配电板供电的方式是为了\_\_\_\_\_\_。  A. 节省电网成本  B. 操作方便  C. 提高重要负载的供电可靠性  D. 提高重要负载的使用率 | C |  |  |
|  | 38.\_\_\_\_\_\_通常采用两条互相独立的馈电线进行双路供电。  A. 舵机、锚机  B. 锚机  C. 航行灯、锚机  D. 舵机、航行灯 | D |  |  |
|  | 39.不经过分配电板，直接由主配电板供电的方式是\_\_\_\_\_\_所采用的  A. 照明负载  B. 部分重要负载  C. 部分次要负载  D. 小功率负载普遍 | B |  |  |
|  | 40.对某些特别重要的负载，如舵机、航行灯等应采用\_\_\_\_\_\_。  A. 应急电源直接供电  B. 小应急电源直接供电  C. 主电源直接供电  D. 由两路馈电线供电 | D |  |  |
|  | 41.属于应急供电设备的是\_\_\_\_\_\_。  A. 应急消防泵  B. 锚机  C. 主海水泵  D. 淡水泵 | A |  |  |
|  | 42.出于安全用电的考虑，航行照明灯具应\_\_\_\_\_\_接地和\_\_\_\_\_\_安全防护罩。  A. 保护；具有  B. 工作；具有  C. 保护；不需要  D. 工作；需要 | A |  |  |
|  | 43.船舶照明器一般由分配电板（箱）引出单相支路供电。对于额定电流超过16A的单个船舶照明器来说，其供电线路应\_\_\_\_\_\_。  A. 专用分电箱或专用供电支路  B. 与同功率的其他照明器共同使用一个供电支路  C. 由主配电板直接供电  D. 由应急配电板直接供电 | A |  |  |
|  | 44.船舶照明器一般由分配电板（箱）引出单相支路供电°船员或旅客居住的舱室的照明器供电方式是\_\_\_\_\_\_。  A. 同一个舱室的所有照明器共同使用一个供电支路  B. 几个邻近舱室的棚顶灯共同使用一个供电支路  C. 一个照明器使用一个供电支路  D. 同一规格的照明器使用同一个供电支路 | B |  |  |
|  | 45.船舶照明器一般由分配电板（箱）引出单相支路供电。人行通道、梯道出入口、机炉舱、舵机舱、客船上的大型厨房、超过16人的客舱等处的主照明，供电方式是\_\_\_\_\_\_。  A. 至少分两支路供电  B. 一个支路供电即可，但灯点数不得超标准  C. 一个支路供电即可，但总功率不得超有关规定  D. 一个支路供电即可，但总电流不得超标准 | A |  |  |
|  | 46.船舶照明器一般由分配电板（箱）引出单相支路供电。船舶每一防火区的照明至少要有\_\_\_\_\_\_支路供电。其中\_\_\_\_\_\_为应急照明线路。  A. 两路；一路  B. 一路；一路  C. 两路；两路均  D. 三路；两路 | A |  |  |
|  | 47.船舶照明器一般由分配电板（箱）引出单相支路供电。船舶航行灯及信号灯的供电应\_\_\_\_\_\_。  A. 与其他的照明灯使用同一个馈电支路  B. 可以与其他的照明灯使用同一个馈电支路；采取两路的方式并与应急电源相连  C. 使用两路独立的馈电支路，并与应急电源相连  D. 使用一路独立的馈电支路 | C |  |  |
|  | 48.一些通道、机器舱室、人员活动的公共舱室和较大居住舱室的主照明必须\_\_\_\_\_\_。  A. 由主配电板直接  B. 由应急配电板直接  C. 经由应急配电板  D. 至少由两独立分路 | D |  |  |
|  | 49.机舱照明日光灯通常是分配在三相供电支路中，三相灯点交错分布，其优点是\_\_\_\_\_\_。  A. 三相功率平衡，照明可靠  B. 三相功率平衡，消除闪烁效应  C. 照明可靠，消除闪烁效应  D. 三相功率平衡，照明可靠，消除闪烁效应 | D |  |  |
|  | 50.船员居住舱室照明配电方式的特点是\_\_\_\_\_\_。  A. 主照明与局部照明并联在一个支路上  B. 一个支路串联邻近几个舱室的照明器  C. 一个舱室的灯短路不影响邻近舱室的照明  D. 一个舱室至少有两个独立分支电路 | D |  |  |
|  | 51.一些舱室和处所的主照明要求至少要由来自分电箱的两个独立分路供电，因为\_\_\_\_\_\_。  A. 一个支路的电流容量不够  B. 增加照明的可靠性  C. 超过了一个支路的灯点数  D. 消除灯光的闪烁效应 | B |  |  |
|  | 52.许多船舶有大应急和小应急两种应急照明系统，在配电关系上大应急照明\_\_\_\_\_\_。  A. 是正常照明系统的一部分  B. 只能由应急发电机供电  C. 不设置分支线路的配电开关  D. 不设置照明器的控制开关 | A |  |  |
|  | 53.船舶航行灯在供电上应使用\_\_\_\_\_\_独立供电支路。不同的航行灯一般使用\_\_\_\_\_\_故障蜂鸣报警器。  A. 一路；共同的  B. 两路；共同的  C. —路；不同的  D. 两路；不同的 | B |  |  |
|  | 54.潮湿、盐雾、油雾和霉菌对船舶电气设备有多方面的不利影响，其中最突出、最广泛的影响是使电气设备的\_\_\_\_\_\_。  A. 电缆（线）芯线锈蚀  B. 绝缘性能下降  C. 散热受阻  D. 金属部件氧化 | B |  |  |
|  | 55.主机遥控系统安全保护及紧急操纵功能通常包括\_\_\_\_\_\_。①应急运行；②机旁应急操纵；③自动报警；④应急停车；⑤主机故障自动减速及停车控制；⑥最大油量限制  A. ①③⑤⑥  B. ①②④⑤  C. ②③④⑥  D. ②③⑤⑥ | B |  |  |
|  | 56.在主机遥控系统中，逻辑程序控制功能通常包括\_\_\_\_\_\_。①停车时的换向控制；②正常起动控制；③重起动控制；④慢转起动控制；⑤转速与负荷控制；⑥机旁应急操纵  A. ①③④⑤  B. ①②③④  C. ②③④⑥  D. ②③⑤⑥ | B |  |  |
|  | 57.在船舶主要自动控制装置中的传感器、变送器和参数转换，一般控制用的与报警监视用的\_\_\_\_\_\_。  A. 采用同一套  B. 是分开独立的两套  C. 传感器是一套，变送器和参数转换是两套  D. 传感器是两套，变送器和参数转换是一套 | B |  |  |
|  | 58.在电气结合的主机遥控系统中，若采用PGA液压调速器，为使主机达到车令所要求的运行状态，必须设有\_\_\_\_\_\_。  A. 电/液伺服器  B. 电/气转换器  C. 气/电转换器  D. 位移伺服器 | B |  |  |
|  | 59.电/气转换器中如图所示，脉冲信号发生器G有输出脉冲的时间为\_\_\_\_\_\_。  A. 转速设定值Us与压力传感器P/U输出的电压信号UR差值较大时  B. 转速设定值Us与压力传感器P/U输出的电压信号UR差值不大时  C. 在整个控制过程中  D. 在整个加、减速控制过程中 | C |  |  |
|  | 60.运算放大器按功能分类，在如图所示的电/气转换器中A1为\_\_\_\_\_\_，A2为\_\_\_\_\_\_。  A. 差动输入比例运算器；电压跟随器  B. 电压比较器；加法器  C. 电压跟随器；电压比较器  D. 差动输入比例运算器；加法器 | D |  |  |
|  | 61.电/气转换器中如图所示，当触发器时，电磁阀M1和M2均断电右位通。  A. T1输出高电平和T2输出低电平  B. T1输出低电平和T2输出高电平  C. T1和T2均输出高电平  D. T1和T2均输出低电平 | D |  |  |
|  | 62.在电/气转换器中，脉冲信号发生器G输出脉冲信号不起作用的条件是  A. 在加速过程中  B. 在转速给定值改变的短时间内  C. 在减速过程中  D. 转速给定电压信号所转换成的气压信号P0接近给定值时 | B |  |  |
|  | 63.在电/气转换器中，若转速给定电压信号Us与P0经P/U转换器转换成的电压信号相等时，触发器T1和T2的状态是\_\_\_\_\_\_。  A. 低电平，低电平  B. 低电平，高电平  C. 高电平，低电平  D. 高电平，高电平 | A |  |  |
|  | 64.Hagenuk电/液伺服器在柴油机主机遥控系统中是作为\_\_\_\_\_\_。  A. 换向控制执行器  B. 油量调节的执行机构  C. 起动控制执行器  D. 换向起动联锁机构 | B |  |  |
|  | 65.在Hagenuk电/液伺服器中，先导泵打出油压的作用是\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 推动动力活塞移动，进行加、减油  B. 使主阀跟踪先导阀运动  C. 加速较快时维持动力油压恒定  D. 保持主阀相对输出油口位置不变 | B |  |  |
|  | 66.在Hagenuk电/液伺服器中，平衡泵打出的油压作用是\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 稳定油压  B. 使主阀跟踪先导阀移动  C. 使动力活塞移动进行加、减油  D. 为反馈杆提供油压 | A |  |  |
|  | 67.在Hagenuk电/液伺服器中，主泵打出的油压作用是\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 稳定油压  B. 使主阀跟踪先导阀移动  C. 使动力活塞移动进行加、减油  D. 为反馈杆提供油压 | C |  |  |
|  | 68.在主机增加负荷时，Hagenuk电/液伺服器上、下油口A和B的状态为\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 口A泄油，口B进油  B. 口A进油，口B泄油  C. 口A、口B均泄油  D. 口A、口B均进油 | A |  |  |
|  | 69.在Hagemik电/液伺服器中，若主阀不能跟踪先导阀运动，其原因可能是\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 平衡泵故障  B. 主泵故障  C. 滤器太脏  D. 油压控制阀故障 | C |  |  |
|  | 70.使 Hagenuk电/液伺服器的伺服活塞保持不变的条件是\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 主阀控制活塞上、下油腔压力相等  B. 主阀A孔泄油，B孔进油  C. 主阀A孔进油，B孔泄油  D. 电磁作用力与反馈弹簧力平衡 | D |  |  |
|  | 71. Hagenuk电/液伺服器如图所示，如平衡泵16发生故障而没有油压输出，则\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 在对主机进行加、减速控制过程中不能加速  B. 在对主机进行加、减速控制过程中不能减速  C. 在对主机进行加、减速控制过程中动作缓慢或不稳  D. 不能对主机进行加、减速控制 | C |  |  |
|  | 72.在驾驶台用全自动主机遥控系统机动操作主机过程中，如突然发现Hagenuk电/液伺服器失灵，应该采取的应急措施是立即\_\_\_\_\_\_。  A. 将主机操作部位转到机旁  B. 将主机操作部位转到集控室  C. 通知轮机长处理  D. 通知船长和值班驾驶员 | A |  |  |
|  | 73.在Hagenuk电/液伺服器中，线圈的工作电流为4〜20mA，当输入电流为4mA时，油门处于最低稳定转速开度，当输入电流为20mA时，油门达不到全速开度，则应\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 调节调零弹簧，使其弹力减小  B. 增加反馈弹簧预紧力  C. 减小反馈弹簧预紧力  D. 增加主泵排出油压力 | C |  |  |
|  | 74.在Hagenuk电/液伺服器中，线圈的工作电流为4〜20mA，当主机转速从最低稳定转速达到额定转速时，线圈的输入电流从4mA达到16mA，首先应\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 旋松调零螺钉，改变线圈的初始位置来调整  B. 上紧调零螺钉，改变线圈的初始位置来调整  C. 上紧反馈弹簧调节螺钉，增大反馈弹簧的预紧力  D. 旋松反馈弹簧调节螺钉，减小反馈弹簧的预紧力 | C |  |  |
|  | 75.在Hagenuk电/液伺服器中，线圈的工作电流为4〜20mA，当线圈输入电流为4mA时主机运行很不稳定甚至导致停车，其调整方法是\_\_\_\_\_\_。电/液伺服器的组成和工作原理图1—反馈杆；2—反馈弹簧；3—线圈；4—先导阀；5—单向阀；6—顶杆；7、20—活塞；8—主阀；9—伺服活塞；10—伺服油缸；11一旁通阀；12—传动齿轮；13—马达；14—先导泵；15—主泵；16—平衡泵；17—伺服器壳体；18一单向阀；19—油压控制阀；21—滑阀；22—主阀下路油口；23—滤器；24—主阀上路油口；25—阀体；26一调零弹簧；27一调零螺钉；28、29—反馈弹簧调节螺钉  A. 扭紧反馈弹簧调节螺钉，增大反馈弹簧预紧力  B. 扭松反馈弹簧调节螺钉，减小反馈弹簧预紧力  C. 扭松调零螺钉，减小调零弹簧预紧力  D. 扭紧调零螺钉，增大调零弹簧预紧力 | D |  |  |
|  | 76.在Hagenuk电/液伺服器中，增大反馈弹簧的预紧力，\_\_\_\_\_\_。  A. 负反馈强，可增大量程  B. 负反馈强，可减小量程  C. 负反馈弱，可改变量程  D. 负反馈弱，量程不变 | A |  |  |
|  | 77.Hagenuk电/液伺服器的零点是指当输入电流为0mA（或4mA）时，动力活塞所在位置应保证供\_\_\_\_\_\_油量。  A. 重起动  B. 起动  C. 最低转速  D. 最低稳定转速 | D |  |  |
|  | 78.用电动逻辑和控制回路组成的主机遥控系统的主要缺点是\_\_\_\_\_\_。  A. 信号传递滞后  B. 对主机转速控制不易稳定  C. 管理复杂  D. 对主机变工况适应能力差 | C |  |  |
|  | 79.在船舶正常航行过程中，主机控制系统出现扫气压力限制，造成主机转速下降现象，应急的操纵方法是\_\_\_\_\_\_。  A. 空压机手动控制  B. 辅助鼓风机手动控制  C. 轮机长最大转速提高  D. 燃油供油压力提高 | B |  |  |
|  | 80.航行中，出现恶劣海况，选择“恶劣海况控制模式”后，主机出现断油，则应\_\_\_\_\_\_。  A. 使主机降速运行至半速以下  B. 适当降低转速设定值  C. 立即复位，回复转速到原设定值  D. 按取消限制按钮 | B |  |  |
|  | 81.在船舶航行过程中，如出现油量控制环节执行机构卡死，转速不能有效调节。轮机员应\_\_\_\_\_\_。  A. 电话告知驾驶员，小心驾驶  B. 转为集控室控制，通过操纵杆直接控制油量  C. 转为机労控制  D. 转为集控室控制，并使用负荷限制控制供油量 | C |  |  |
|  | 82.为防止由于干扰或瞬时故障引起误报警或不必要的报警，通常采用\_\_\_\_\_\_处理。①多数表决器；②冗余检测；③延时；④分时；⑤闭锁报警  A. ①⑤  B. ②④  C. ③⑤  D. ②③⑤ | C |  |  |
|  | 83.在报警系统中，有报警信号且按了确认按钮后，报警指示灯和蜂鸣器状态是\_\_\_\_\_\_。  A. 报警灯灭，蜂鸣器消声  B. 报警灯平光，蜂鸣器响  C. 报警灯灭，蜂鸣器响  D. 报警灯平光，蜂鸣器消声 | D |  |  |
|  | 84.船舶机舱的监测与报警系统开关量能反映设备的运行状态，开关量是指只有\_\_\_\_\_\_状态的量。  A. 一个  B. 两个  C. 三个  D. 四个 | B |  |  |
|  | 85.\_\_\_\_\_\_是指连续变化的量，设备运行参数中的温度、压力和转速等均为此类。  A. 脉冲量  B. 模拟量  C. 开关量  D. 数字量 | B |  |  |
|  | 86.集中监视报警系统按所采用的监测方法可分为\_\_\_\_\_\_两类。  A. 开关量监测和模拟量监测  B. 连续监测和巡回监测  C. 数字量监测和模拟量监测  D. 有触点监测和无触点监测 | B |  |  |
|  | 87.船舶机舱监视与报警，\_\_\_\_\_\_采用扫描监测的工作方式。①单台微型计算机构成集中型监视与报警系统；②集散型监视与报警系统；③用集成电路组成的监视与报警控制单元；④全分布式网络型监测与报警系统；⑤用继电器组成的监视与报警控制单元  A. ①②③⑤  B. ③⑤  C. ①②③④  D. ①②④ | D |  |  |
|  | 88.在船舶自动化机舱中，\_\_\_\_\_\_是在集中控制室的监视屏上可完成的。①设备的运行状态显示；②运行参数值显示；③故障报警状态显示；④运行参数打印  A. ①②④  B. ①②③④  C. ②③④  D. ①②③ | D |  |  |
|  | 89.连续监测的方法由于每个监测点采用单独的电路，监视点的数量增减在原则上\_\_\_\_\_\_。  A. 不受限制  B. 受限制  C. 根据需要增加硬件  D. 不能增加 | A |  |  |
|  | 90.计算机网络技术的成熟应用已经使得监视与报警系统朝着\_\_\_\_\_\_。  A. 总线型网络结构  B. 环形网络结构  C. 分布式网络结构  D. 星形网络结构 | C |  |  |
|  | 91.在集中监视与报警系统中，失职报警一直要维持到接收到\_\_\_\_\_\_为止。①集控室消声应答指令；②集控室消闪应答指令；③延伸报警箱的消声应答指令；④延伸报警箱的消闪应答指令  A. ①  B. ①②  C. ③  D. ③④ | A |  |  |
|  | 92.在监视液位时，为避免因船舶摇摆而出现的误报警，通常采用\_\_\_\_\_\_。  A. 报警延时  B. 报警封锁  C. 报警切除  D. 报警延伸 | A |  |  |
|  | 93.在具有集中监视与报警系统的机舱中，一旦运行设备出现故障，通常在报警。①机舱；②集中控制室；③驾驶台；④舵机舱；⑤舟首尖舱；⑥货舱  A. ①②④  B. ①②③④  C. ①②③④⑤⑥  D. ①②③ | D |  |  |
|  | 94.在报警装置中，设置延时环节的目的在于\_\_\_\_\_\_。  A. 防止误报警  B. 增强抗干扰能力  C. 实现封锁报警  D. 实现失职报警 | A |  |  |
|  | 95.船舶在激烈振动时，某些压力系统的压力波动容易使报警开关发生抖动，这种情下为避免误报警，应在监控与报警装置中将相关报警通道参数\_\_\_\_\_\_。  A. 报警闭锁  B. 设置短延时报警  C. 设置20s长延时报警  D. 报警压力调大许多 | B |  |  |
|  | 96.在故障报警系统中，3min延迟报警是一种\_\_\_\_\_\_报警。  A. 设备故障  B. 系统故障  C. 值班  D. 失职 | D |  |  |
|  | 97.机舱监测与报警系统设有\_\_\_\_\_\_，可根据船舶的不同运行状态视情禁止某些或某个参数的报警。①报警延时功能；②报警闭锁功能；③报警延伸功能；④失职报警功能；⑤值班报警功能  A. ①②  B. ②  C. ①②③④  D. ①③⑤ | B |  |  |
|  | 98.船舶在停港期间，应该闭锁报警的参数是\_\_\_\_\_\_。  A. 辅锅炉危险低水位  B. 辅锅炉安全保护高汽压  C. 运行中发电机原动机低油压  D. 主机滑油低油压 | D |  |  |
|  | 99.机舱集中监视与报警系统轮机自动化的一个重要内容，一个完善的监视与报警系统由\_\_\_\_\_\_组成。①各监视点的传感器；②集中控制室内的控制柜；③监视仪表或监视屏；④驾驶台、公共场所、轮机长和轮机员居室的延伸报警箱；⑤火灾报警中央单元  A. ①③④⑤  B. ①②③  C. ①②③④  D. ①②③④⑤ | C |  |  |
|  | 100.某船的机舱为全自动化无人机舱，轮机员在房间值班。当其房间内的延伸报警箱发出报警时，该轮机员应该采取的行动是确认房间内延伸报警箱上的报警，\_\_\_\_\_\_。  A. 若为非重要报警可等到交班时处理  B. 若为非重要报警可安排机工去处理  C. 若为非重要报警可不予以理睬  D. 并立即前往集控室确认报警，根据报警重要程度采取措施 | D |  |  |
|  | 101.在船舶主要自动控制装置中，如传感器、变送器或参数转换出现故障，轮机员可以\_\_\_\_\_\_来手动调节被控参数。  A. 根据经验  B. 根据设定值，按比例设定输出  C. 转为本地控制  D. 根据需要，观察现场实际参数 | D |  |  |
|  | 102.无人机舱的值班规定，当班期间值班人员不能离开\_\_\_\_\_\_。  A. 生活区延伸报警覆盖区域  B. 机舱  C. 自己房间  D. 集控室 | A |  |  |
|  | 103.在无人值班机舱当班期间，值班轮机员\_\_\_\_\_\_要对机舱报警系统、各种自动监控系统和声光信号及各种延伸报警点、紧急呼叫轮机员装置等进行测试。  A. 接班开始  B. 值班结束  C. 中午报告  D. 晚间巡回检查 | A |  |  |
|  | 104.无人机舱要有巡回监测数据记录器，每4h记录一次设定的参数，设定的记录参数应至少涵盖轮机日志中要求的参数，并且\_\_\_\_\_\_打印一次存档。  A. 每天中午报告时  B. 每天交接班时  C. 巡回检查时  D. 航次结束时 | A |  |  |
|  | 105.主柴油机连续自动起动次数不应超过3次，第3次起动失败后，应停止自动再起动，并发出视觉和听觉报警信号，同时该单项报警信号还应延伸至\_\_\_\_\_\_。  A. 驾驶室控制站  B. 集控室控制站  C. 船长室和轮机长室  D. 餐厅 | A |  |  |
|  | 106.AUT-0中关于阀门在浸没状态时也能操作的要求，主要指哪些阀系？  A. 全船的所有阀系系统  B. 燃油/滑油系统、舱底水系统和海水系统（包括压载水系统）的阀  C. 燃油/滑油系统和海水系统（包括压载水系统）的阀  D. 舱底水系统和海水系统（包括压载水系统）的阀 | D |  |  |
|  | 107.UMS船舶机舱，对于船上可能被淹没的位置，对阀的要求是\_\_\_\_\_\_。  A. 不可以在此处安装阀件  B. 其操作机构应在被淹没时也能进行正常操作  C. 其密封性应满足被淹没时也能良好保持  D. 必须留有手动操作模式 | B |  |  |
|  | 108.UMS船舶机舱，船舶日用燃油柜采用\_\_\_\_\_\_方式进行加油时，应有防止溢油的措施，并设置相应报警。  A. 遥控和手动  B. 手动和自动  C. 自动和遥控  D. 自动 | C |  |  |
|  | 109.UMS船舶机舱，日用燃油柜应设置\_\_\_\_\_\_油位报警。  A. 低  B. 高  C. 高、低  D. 高、低、过高 | A |  |  |
|  | 110.UMS船舶机舱，燃油沉淀柜应设置\_\_\_\_\_\_油位报警。  A. 低  B. 高  C. 高、低  D. 高、低、过高 | C |  |  |
|  | 111.机舱集控站（室）和主配电板中，哪些设备应设置独立于自动化系统的按钮？①主机紧急停车按钮；②锅炉紧急停油按钮；③焚烧炉紧急停油按钮；④副机紧急停油按钮  A. ①③④  B. ①②④  C. ①②③  D. ①②③④ | D |  |  |
|  | 112.如驾驶室的值班人员是船上唯一的值班人员，在就地控制站检测到机器发生故障的情况下，报警系统应使该值班驾驶员知道下列\_\_\_\_\_\_情况。①某一故障已经发生；②发生的故障已被注意到（如应答、消声）；③故障已经被消除。驾驶室控制站、轮机员起居处所和机器处所（机舱集控站或就地控制站）之间的其他通信措施可用来实现该功能；④故障已经被消除。只有驾驶室控制站和机器处所（机舱集控站或就地控制站）之间的其他通信措施可用来实现该功能  A. ①④  B. ②③  C. ①②④  D. ①②③ | D |  |  |
|  | 113.可以采用组合报警的方式在驾驶室显示出所发生的故障。对于推进装置的\_\_\_\_\_\_的故障报警\_\_\_\_\_\_。  A. 加速、减速；应可以区分  B. 加速、减速、自动停车；不用区分  C. 减速、自动停车；应可以区分  D. 加速、减速、自动停车；应可以区分 | C |  |  |
|  | 114.在机器处所【包括集控站（室）】外对报警的应答\_\_\_\_\_\_消除在机器处所【包括集控站（室）】内的视觉和听觉报警信号。  A. 应可以  B. 应不能  C. 必须能  D. 可选择是否 | B |  |  |
|  | 115.请根据AUT-0附加标志船舶的自动化监视项目表，判断故障的报警方式：主机燃油进机压力低，属于\_\_\_\_\_\_。  A. R：严重故障的组合报警  B. Y：一般故障的组合报警  C. S：单项报警  D. Ga：a类保护动作触发时的组合报警 | A |  |  |
|  | 116.请根据AUT-0附加标志船舶的自动化监视项目表，判断故障的报警方式：主机起动空气压力低，属于\_\_\_\_\_\_。  A. R：严重故障的组合报警  B. Y：一般故障的组合报警  C. S：单项报警  D. Ga：a类保护动作触发时的组合报警 | C |  |  |
|  | 117.根据船舶的运行状态，机舱监测与报警系统设有\_\_\_\_\_\_。①报警延时功能；②报警闭锁功能；③报警延伸功能；④失职报警功能  A. ①②③  B. ①②③④  C. ①②④  D. ②③④ | B |  |  |
|  | 118.用于船舶电力系统的电压互感器原边额定电压有不同大小的等级，然而副边的额定电压通常均为\_\_\_\_\_\_。  A. 100V  B. 380V  C. 230V  D. 24V | A |  |  |
|  | 119.为保证电压或电流互感器的安全使用，要求互感器\_\_\_\_\_\_。①铁芯；②副绕组；③金属外壳  A. ①②  B. ②③  C. ①③  D. ①②③ | D |  |  |
|  | 120.仪用互感器使用时，\_\_\_\_\_\_互感器绝对不允许短路，  A. 电压；电流  B. 电压；高压  C. 电流；电压  D. 电流；高压 | A |  |  |
|  | 121.\_\_\_\_\_\_实质上是一种空载运行的降压变压器。  A. 电压互感器  B. 电流互感器  C. 电力变压器  D. 整流变压器 | A |  |  |
|  | 122.主配电盘上的电流互感器副边额定电流为与电流表配套使用时，电流表的读\_\_\_\_\_\_数表示发电机的\_\_\_\_\_\_。  A. 5A；线电流  B. 3A；相电流  C. 3A；线电流  D. 5A；相电流 | A |  |  |
|  | 123.已知电流表的输入电流为0〜5A，电流互感器的副边额定电流为5A，当选择N2/N1=\_\_\_\_\_\_时，可测量的线路最大电流为500A。  A. 200/2  B. 1/100  C. 100/2  D. 2/100 | A |  |  |
|  | 124.船舶上常用的电压互感器的—\_\_\_\_\_\_\_\_额定电压一般为100V，当N1/N2=1000/10时，电压互感器可测量的最大电压为\_\_\_\_\_\_。  A. 副边；5000V  B. 原边；5000V  C. 副边；10000V  D. 原边；10000V | C |  |  |
|  | 125.在船舶发电机组的安全保护控制装置中，如出现冷却水温度过高，安全系统应是\_\_\_\_\_\_。  A. 分级给出报警，出现停车报警的延时后，再发出故障停车信号  B. 报警，但不输出停止电磁阀动作信号  C. 报警，立即跳电，停机  D. 仅报警 | A |  |  |
|  | 126.在船舶发电机组的安全保护控制装置中，如出现滑油压力过低，安保系统应是\_\_\_\_\_\_。  A. 发动机故障减速  B. 发动机起动闭锁  C. 报警，延时后跳电，再延时后停机  D. 发动机直接故障停车 | D |  |  |
|  | 127.同步发电机在额定转速和一定的负载功率因数下，为保持端电压基本不变，励磁电流随负载电流而变化的关系称为\_\_\_\_\_\_。  A. 调节特性  B. 输出特性  C. 效率特性  D. 外特性 | A |  |  |
|  | 128.同步发电机的外特性是在\_\_\_\_\_\_一定的情况下测得的。①原动机转速；②励磁电流；③功率因数  A. ①  B. ②  C. ③  D. ①②③ | D |  |  |
|  | 129.同步发电机的调节特性是在\_\_\_\_\_\_一定的情况下测得的。①原动机转速；②端电压；③功率因数  A. ①②  B. ②③  C. ①③  D. ①②③ | D |  |  |
|  | 130.用实验的方法测量同步发电机的调节特性时，要求保持发电机的\_\_\_\_\_\_不变。  A. 端电压  B. 电枢电流  C. 励磁电流  D. 负载大小 | A |  |  |
|  | 131.为维持同步发电机的输出电压恒定，随着输出电流的增大，在感性负载时应\_\_\_\_\_\_励磁电流；在容性负载时，应\_\_\_\_\_\_励磁电流。  A. 减小；不变  B. 增大；减小  C. 增大；不变  D. 减小；增大 | B |  |  |
|  | 132.中国船级社《钢质海船入级规范》规定，船舶主发电机系统的静态电压调整率应在\_\_\_\_\_\_以内。  A. ±5%  B. ±3.5%  C. ±2.5%  D. ±10% | C |  |  |
|  | 133.在衡量船舶发电机自动调压装置的品质时，应\_\_\_\_\_\_。  A. 只考察其静态指标即可  B. 只考察其电压恢复时间即可  C. 只考察其动态指标即可  D. 动态、静态指标均要满足有关规范的要求 | D |  |  |
|  | 134.中国船级社《钢质海船入级规范》规定，发电机的自动调压系统应该满足：发电机\_\_\_\_\_\_额定电流及功率因数不超过0.4感性对称负载时，电压恢复到最后稳态值相差3%以内所需时间应不超过0.5s。  A. 突加或突减20%  B. 突减50%  C. 突加或突减60%  D. 突加50% | C |  |  |
|  | 135.船舶电站运行时，\_\_\_\_\_\_参数必须保持恒定，这是供电质量的重要指标。①电压；②频率；③电流；④功率；⑤功率因数  A. ①②  B. ①③⑤  C. ①④⑤  D. ②⑤ | A |  |  |
|  | 136.在船舶电站中，要求电网\_\_\_\_\_\_。  A. 无功电流稳定  B. 有功电流稳定  C. 电压稳定  D. 功率稳定 | C |  |  |
|  | 137.柴油机货船辅锅炉电极式双位水位自动控制系统，其原理如下图所示。若电极棒2在涂红部位局部结垢严重不导电，其余正常，则\_\_\_\_\_\_。  A. 水泵不起动  B. 水泵不停机  C. 锅炉下限水位提高  D. 锅炉的水位低报警 | C |  |  |
|  | 138.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若1号电极结垢严重，则故障现象是\_\_\_\_\_\_。  A. 水位在低水位振荡  B. 锅炉失水  C. 水位在高水位振荡  D. 锅炉满水 | D |  |  |
|  | 139.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若1号电极接线断开，则可能出现的问题是\_\_\_\_\_\_。  A. 水位在低水位振荡  B. 水位在高水位振荡  C. 水位下降，不能上升  D. 锅炉满水 | D |  |  |
|  | 140.在电极式锅炉双位水位控制系统中，电极1、2、3分别检测高水位、低水位和危险水位，如果整根3号电极出现结水垢严重，可能导致的故障是\_\_\_\_\_\_。  A. 给水泵一直工作，锅炉满水  B. 给水泵一直不能工作，锅炉失水  C. 水位过低也不会有报警  D. 水位低报警，锅炉熄火 | D |  |  |
|  | 141.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若3号电极与壳体短路，则可能出现的现象为\_\_\_\_\_\_。  A. 锅炉满水  B. 锅炉失水  C. 锅炉失水不会自动停炉  D. 始终发失水报警，不能起动锅炉 | C |  |  |
|  | 142.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若3号电极结满水垢，则可能出现的现象为\_\_\_\_\_\_。  A. 锅炉满水  B. 锅炉失水  C. 锅炉失水不能停炉  D. 发出失水报警，不能起动锅炉 | D |  |  |
|  | 143.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若控制危险低水位的继电器4JY线圈断路，则系统可能出现的现象是\_\_\_\_\_\_。  A. 给水泵起动  B. 不影响正常运行  C. 给水泵停止  D. 发出危险低水位报警 | D |  |  |
|  | 144.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若检测危险水位的3号电极在锅炉运行中发生断路，则可能出现的问题是\_\_\_\_\_\_。  A. 给水泵起动  B. 不影响正常运行  C. 给水泵停止  D. 发出危险低水位报警 | D |  |  |
|  | 145.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若电极2结垢严重，可能出现的现象是\_\_\_\_\_\_。  A. 水位在高水位附近波动  B. 水位在低水位附近波动  C. 锅炉失水  D. 锅炉满水 | A |  |  |
|  | 146.在电极式锅炉双位水位控制系统中，如果电极2与外壳短路，可能出现的问题是。\_\_\_\_\_\_。  A. 水位在高水位振荡  B. 水位下降到低水位时无法自动补水  C. 水位在低水位振荡  D. 锅炉满水 | B |  |  |
|  | 147.在电极式锅炉双位水位控制系统中，若给水泵马达起动频繁，则可能原因是\_\_\_\_\_\_。  A. 高、低水位电极高度差太小  B. 低水位与危险水位电极的高度差太大  C. 高、低水位电极高度差太大  D. 低水位与危险水位电极的高度差太小 | A |  |  |
|  | 148.在电极式辅锅炉双位水位控制系统中，电极1、2、3分别检测锅炉的上限水位、下限水位、危险低水位，为了提高锅炉的上限水位，应该采用\_\_\_\_\_\_的调整方法。  A. 电极1、2不动，升高电极3  B. 电极1、3不动，升高电极2  C. 电极2、3不动，升高电极1  D. 电极2、3不动，降低电极1 | C |  |  |
|  | 149.辅锅炉自动点火控制系统在自动点火时已点燃，但很快又发出点火失败信号，则可能的原因是\_\_\_\_\_\_。  A. 点火变压器故障  B. 点火电极结炭严重  C. 火焰探测器故障  D. 进油电磁阀未打开 | C |  |  |
|  | 150.锅炉运行过程中，出现中途熄火，可能的原因是\_\_\_\_\_\_。  A. 锅炉满水  B. 回油电磁阀断电  C. 火焰监视器故障  D. 点火变压器突然故障 | C |  |  |
|  | 151.在PLC控制的自动锅炉燃烧控制系统中，锅炉点着火后，但很快又出现火焰故障报警，随后停炉，这种情况可能性最大的故障原因是\_\_\_\_\_\_。  A. PLC硬件故障  B. 火焰监测器前面的隔热玻璃脏污  C. 锅炉油路故障  D. 锅炉风机损坏 | B |  |  |
|  | 152.在PLC控制的全自动锅炉燃烧时序控制系统中，若火焰感受器继电器线圈断路，再次起炉时，则会出现\_\_\_\_\_\_。  A. 点火失败报警  B. 不点火  C. 时序过程不能起动  D. 点不着火 | A |  |  |
|  | 153.若燃油辅锅炉火焰传感器保护玻璃板因烟灰而不透光，将会\_\_\_\_\_\_。  A. 无法正常燃烧，点火成功后接着熄火并报警  B. 无法进行预扫风  C. 锅炉无法正常自动补水  D. 锅炉极限低水位报警并停炉 | A |  |  |
|  | 154.辅锅炉自动控制系统在自动点火过程中，未出现电火花，可能的故障是\_\_\_\_\_\_。①点火电极结垢严重；②点火电极间隙过大；③火焰监视器故障；④回油电磁阀未打开；⑤进油电磁阀未打开；⑥点火变压器故障  A. ①②⑥  B. ①③④⑤  C. ②④⑥  D. ②③④⑤ | A |  |  |
|  | 155.在PLC控制的自动锅炉燃烧控制系统中，进行故障判断前首先要熟悉的内容包括\_\_\_\_\_\_。  A. 显示灯的含义  B. 程序存储器容量  C. PLC制造厂家和编程语言  D. 数据存储器容量 | A |  |  |
|  | 156.在PLC控制的全自动锅炉燃烧控制系统中，若在正常燃烧过程中鼓风机因故障不能工作时，则会出现\_\_\_\_\_\_。  A. 时序过程重新开始  B. 报警并等待修理  C. 自动停炉并报警  D. 扫风结束自动停炉 | C |  |  |
|  | 157.在辅锅炉燃烧时序控制系统中，若火焰传感器断线，则系统出现的故障现象是\_\_\_\_\_\_。  A. 锅炉失水  B. 锅炉满水  C. 锅炉汽压超限  D. 锅炉点火失败 | D |  |  |
|  | 158.辅锅炉在自动点火程序过程中，未出现电火花，其不可能的原因是\_\_\_\_\_\_。  A. 火焰传感器故障  B. 点火电极结炭严重  C. 点火电极间隙过大  D. 点火变压器故障 | A |  |  |
|  | 159.如果火焰探测器前面的隔热玻璃脏污，在锅炉点火过程中可能出现\_\_\_\_\_\_。  A. 点火电极不打火  B. 点火失败  C. 点火变压器不通电  D. 风门不能关小 | B |  |  |
|  | 160.在船舶辅锅炉自动控制装置中，如风门调节伺服电机故障，风门不能自动调节，停在风门较大位置，则控制系统\_\_\_\_\_\_。  A. 继续按点火燃烧程序工作  B. 不会出现点火控制  C. 水位调节也停止运行  D. 一直保持扫风运行状态 | B |  |  |
|  | 161.在船舶辅锅炉自动控制装置中，如点火时序到点火时能电极打火，但点火失败，控制系统应\_\_\_\_\_\_。  A. 停止进油，辅锅炉后扫风，等待复位  B. 停止进油，扫风后再次进入自动点火  C. 自动切换轻油进油，以保证点火供油  D. 停炉，改成手动切换轻油进油，同时应急点火操作 | A |  |  |
|  | 162.在船舶辅锅炉自动控制装置中，每次点火都会吹熄火苗，则应检查\_\_\_\_\_\_。  A. 点火时的风门限位  B. 点火时的点火变压器电压  C. 点火时的供油量  D. 点火时的伺服电机控制程序 | A |  |  |