

非正常行车

一、非正常情况下的行车组织

1. 扣车规定

- 1) 当行调需扣车时，在**MMI**上操作，并通知司机和车站或通知车站操作。
- 2) 当车站需要扣车时，由车站值班站长（值班员）在**LCP**盘上操作，并及时通知司机及行调扣车，紧急情况按紧急停车按钮。
- 3) 扣车原则上是“谁扣谁放”，只有在**ATS**故障时，对原**MMI**扣停的列车，经行调授权后由相关车站放行。
- 4) 执行“放行”命令时，应确认列车已停稳方可操作。

2. ATP设备故障时

- 1) 客车在区间运行发生紧急制动，若司机明确发生紧急制动原因时，在确认前方进路安全的情况下，先转换RM模式驾驶运行，再向行调报告。当RM模式运行未能在规定的范围内恢复SM或ATO时，应继续以RM模式运行到前方车站。若不明发生紧急制动的的原因，应向行调报告，按行调指示执行。

2) 当**ATP**轨旁设备发生故障，行调通知有关司机以**RM**模式驾驶运行。出清故障区段经过两个轨道电路还未恢复**ATO**模式时，司机报告行调，行调指示司机以**RM**模式驾驶至前方车站或终点站。当**ATP**轨旁设备发生故障影响范围较大时，由值班主任决定改区段是否采用**URM**模式驾驶或电话闭塞法组织行车。

3) 当ATP车载设备故障时，行调命令司机以URM模式驾驶列车至前方终点站（根据实际情况可在小行或鼓楼站）退出服务。列车URM运行行调应通知车站上监控员协助司机了望、监控速度表，提醒司机控制速度，必要时立即按压紧急停车按钮。当列车在区间无法上监控员时可限速40KM/H运行至前方站，监控员上车后按URM模式规定速度运行。

- 4) 行调应随时注意**ATP**车载设备故障的列车运行情况，严格控制确保列车与列车之间的最小间隔在一站两区间以上。
- 5) 列车在运行中因道岔显示故障造成紧急停车（停在岔区）时，车站报告行调、设调，行调通知司机限速**15km/h**离开岔区后，及时安排人员带钩锁器到现场将道岔锁定。
- 6) 客车在站台收不到**ATP**码时，司机报告行调，在得到行调同意后方可使用**RM**模式动车。

二、客车的故障处理

1. 客车车门故障的处理

客车在车站发生车门故障时，由司机前往故障门处进行处理，车站站台安全员及时协助；

2. 客车故障被迫停车的处理

1) 客车故障情况下行车组织由OCC全权负责，故障的判断和处理由司机全面负责，行调有责任提出辅助处理意见，但司机离开驾驶室处理故障前须报告行调。

2) 司机对客车的故障初步处理，原则上为3分钟，司机确认无法处理或3分钟后还无法动车时，通过行调向检调提出技术支援，同时继续处理故障。

- 3) 对客车的故障处理时间原则上为7分钟，如仍不能动车时，由值班主任确定处理办法，当决定救援时，司机作好救援的防护连挂工作。
- 4) 正线发生列车故障、救援或需要出动备用车、换车等行车需要时，行调应及时通知相关换乘点的司机，事后应通报派班员。需小行基地出车时应及时通知信号楼，由信号楼负责小行小行基地内的组织安排。
- 5) 请求救援客车需要疏散乘客时，行调发出口头命令通知司机和有关车站，要做好乘客疏散及救援工作。司机除引导乘客下车外，还必须做好客车的防护及协助救援工作。

三、救援列车的开行

1. 行调决定救援或接到司机（车长）的救援请求后，向有关车站、司机（检调、派班员）发布开行救援列车的命令，及时组织备用车上线。采用无ATP保护的列车救援或因挤岔、脱轨、线路故障等可能会影响后续列车行车安全的原因救援时，必须发布封锁线路的命令。
2. 已申请救援的列车严禁动车，司机（车长）应做好防护及救援准备工作。
3. 救援列车应距被救援车20m 外停车，以5km/h速度接近故障车3米处一度停车，听候救援负责人（被救援列车司机）的指挥连挂。故障车在连挂之前可继续排除故障，但不能动车，如故障排除则报告行调解除救援。

- 4.向封锁线路发出救援列车时，不办理行车闭塞手续，以行调命令作为进入该封锁线路的许可。
- 5.在未接到开通封锁线路的调度命令前，不得将救援列车以外的其它列车开往该线路。
- 6.运营期间客车救援的工程车应采用两辆内燃机车夹平板的固定编组，并加装过渡车钩。
- 7.遇到发生人员伤亡、设备损坏时，应急处理和信息发布按《行车事故处理规则》中的有关规定执行。

四、救援列车的连挂和解钩操作

1. 连挂操作

假设：救援列车从故障列车后面来，司机室定义如下：

C1：故障车前端当前司机室。

C2：故障车后端非当前司机室。

C3：救援车前端当前司机室。

C4：救援车后端非当前司机室。

将**C1**车的模式开关**MS**和司机钥匙置于“**OFF**”位。故障列车处于紧急制动状态，**C2**车的模式开关**MS**和司机钥匙置于“**OFF**”位。

当两列车联挂在一起时，只有一个司机室激活，否则紧急制动不会缓解。

在C3车将模式开关MS置于“WM”位，慢慢移向故障车直到车钩连接。此时紧急制动自动施加（待确认）。紧急制动安全回路在两列车中贯通。

然后，C3车的司机将司机手柄DCH推至制动位，并按下紧急制动复位按钮。“所有制动施加”灯灭，“所有制动缓解”灯亮。

使MS置于RMF位。使用司机手柄DCH牵引故障列车。

如果需要，C1车的司机可操作：紧急制动蘑菇按钮；司机室间通讯功能。救援车的司机不能控制故障车的常用制动，但可控制故障车的停放制动。

如果两列车都必须拉回前一站，建议使用C4司机室，使用向前运行模式。

2. 解钩操作

假设：两列车联挂在一起，司机室定义如下：

C1：第一列车前端当前司机室。

C2：第一列车待解钩的后端司机室。

C3：第二列车前端当前司机室。

C4：第一列车待解钩的后端司机室。

C3车执行解钩操作，将**C1**、**C2**、**C4**车的模式开关**MS**置于“**OFF**”位；**C3**车的模式开关**MS**置于“**WM**”位。司机按下“解钩”带灯按钮**UNPB**，该灯点亮，同时解钩电磁阀得电。移动司机手柄**DCH**，将列车向后移动大约1米。待解钩列车处于紧急制动状态，解钩列车上也施加紧急制动（待确认）。

再次按下“解钩”带灯按钮**UNPB**，解钩灯熄灭。

将**C3**车的模式开关**MS**和司机钥匙置于“**OFF**”位并到**C4**车去驾驶。

五、特殊情况下的列车运行

1. 反方向运行

- 1) 在没有**ATP**保护的情况下，除降级运营时组织单线双向运行或开行救援列车外，载客客车原则上不能反方向运行。
- 2) 在**ATP**正常使用时：
 - a) 客车反向运行在各站不能通过，自动停车，没有跳停功能，停站时分由司机掌握；
 - b) 客车须反向运行时，在**MMI (LOW)**上排列进路，列车根据**ATP**允许速度以**ATO**或**SM**模式运行。
- 3) **ATP**轨旁设备故障时，行调通知司机以**RM**模式运行。
- 4) 工程车需在明确行车计划和进路排列好的情况下方可反方向运行。

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/855202132132011133>