

内部资料

不得外传

中国铁路广州局集团有限公司文件

广铁辆发〔2022〕99号

中国铁路广州局集团有限公司关于修订 《广州局集团公司行车突发事件应急预案》 车辆专业内容的通知

集团各单位：

根据《国铁集团关于印发〈高速铁路动车组列车车辆故障应急处置办法〉的通知》（铁机辆〔2022〕89号）规定，对《广州局集团公司行车突发事件应急预案》（广铁运发〔2020〕48号）附件5第1.3、1.8.8条及附件11进行修订，现予以发布。

中国铁路广州局集团有限公司

2022年10月6日



《广州局集团公司行车突发事件应急预案》

车辆专业修订内容

附件 5

1.3 当动车组区间停车超过 20 分钟(站内停车超过 30 分钟)仍无法恢复运行的,司机向列车调度员(车站值班员)报告;列车调度员报告值班主任(副主任),通知热备动车组或热备内燃机车做好出动准备,必要时运行至关系区间(车站)做好救援准备;需动车组或机车救援时,由随车机械师通知司机向列车调度员提出申请;如随车机械师未及时申请救援,本属动车(客车)段应急指挥中心应进行提示;申请救援后经处置能够在确保安全的前提下继续运行时,随车机械师应通知司机取消救援。发生列控车载设备故障时,救援申请由动车组司机负责。当故障造成动车组无法运行并全列空调失效时,随车机械师应立即通知司机请求救援。已请求救援的动车组,不得再行移动。

1.8.8 在动车组故障处理过程中,应尽量减少蓄电池电量消耗,动车组司机和随车机械师应加强对蓄电池电压的监控,当蓄电池电压达到规定值(CRH1 系列为 97V、CRH2 系列为 87V、CRH3 系列/CR400AF/BF 为 100V,CRH5 系列为 20V,CRH6 型动车组规定为 87V,CJ6 型动车组为 84V)时必须关闭蓄电池开关。具备升弓条件的,可升弓充电。

动车组车辆设备故障应急处置办法

1 基本要求

1.1 信息报告

1.1.1 车辆设备发生故障造成动车组非正常运行或停车时，随车机械师须立即向司机和故障发生地铁路局集团公司动车调度台报告，然后向本属动车（车辆）段应急指挥中心（以下简称指挥中心）报告（汇报格式：指挥中心，我是××次××动车组随车机械师，车组于×时×分报××故障，查询××界面/显示屏，显示××信息。目前车组停于××区间/××公里标/限速××km/h/维持运行等）。应急指挥中心接报后 5 分钟内须报告集团公司动车调度台。

1.1.2 集团公司动调台在接到动车组故障信息后，应密切与动车组配属铁路局集团公司、段调度或随车机械师联系，及时了解故障处置情况，协助列车调度员制定应急方案，并按规定及时准确地将故障信息概况用短信通知、电话报告车辆部相关人员。

1.1.3 当动车组区间停车超过 20 分钟（站内停车超过 30 分钟）仍无法恢复运行的，司机向列车调度员（车站值班员）报告；列车调度员报告值班主任（副主任），通知热备动车组或热备内燃机车做好出动准备，必要时运行至关系区间（车站）做好

救援准备；需动车组或机车救援时，由随车机械师通知司机向列车调度员提出申请；如随车机械师未及时申请救援，本属动车（客车）段应急指挥中心应进行提示。当故障造成动车组无法运行并全列空调失效时，随车机械师应立即通知司机请求救援。当判断故障造成动车组肯定无法在短时间恢复行车时，随车机械师应立即通知司机请求救援。

1.1.4 请求救援后，由故障发生地铁路局集团公司负责应急救援行车指挥；故障发生点在集团公司管内时，集团公司动车调度台立即启动应急指挥系统，并接入动车组配属段应急指挥中心（外局配属动车组请求救援后动车调度台接入动车组配属铁路局集团公司动车调度台），集团公司动车调度台应通知动车（车辆）段应急指挥中心安排就近救援队赶赴救援现场支援；随车机械师要严格服从故障发生地铁路局集团公司的救援指挥。在不影响救援准备的情况下，随车机械师可根据配属段要求进行故障处置，但不得占用 GSM-R 手持机等通信资源，以免影响救援工作。经处置动车组可恢复运行时应通知司机，由司机向列车调度员（车站值班员）报告申请取消救援。经列车调度员（车站值班员）同意取消救援后，随车机械师、司机要确认其已实施的救援准备工作全部恢复后方能动车。

1.2 动车组故障处置要求

1.2.1 动车组运行途中发生车辆设备故障时，司机应按动车组车载信息监控装置提示按规定及时处置；需要由随车机械师处

理时，司机应通知随车机械师。随车机械师应主动与司机取得联系，了解故障相关信息，并通过查阅车载信息监控装置掌握动车组当前、历史故障以及相关系统技术状态信息，按照《动车组故障诊断代码表》等规定及指挥人员的要求进行故障应急处置。配属段应急指挥中心负责远程技术支持，根据需要启动应急指挥系统。经处置无法继续运行或有运行限制条件时，应及时通知司机，维持运行或停车时，司机应按规定及时向列车调度员（车站值班员）报告；随车机械师应依次向发生地铁路局集团公司动车调度台和配属段应急指挥中心报告，段应急指挥中心及时向集团公司动车调度台报告。

1.2.2 故障动车组终到有动车所的车站后，配属段应申请动车组入库，组织对故障进行全面检查、处置；终到无动车所的车站时，配属段应组织查明原因、积极处理。不能继续担当交路的及时申请更换车底。

1.2.3 动车组在存放点存放期间发生故障，随车机械师立即按照“1.1 信息报告”要求汇报，并按照《动车组故障诊断代码表》等规定及指挥人员的要求处置。经处置确认无法正常运行或影响运输秩序时，随车机械师立即向动车组所在地铁路局集团公司动车调度台汇报并申请更换车底，然后向本属动车（车辆）段指挥中心汇报。应急指挥中心接报后5分钟内须报告集团公司动车调度台。

1.2.4 动车组运用、检修故障原因未查明时严禁上线载客运

行。

1.2.5 动车组发生故障不能继续运行时，动车组配属段要派员积极赶赴现场，协调故障发生地所在动车（车辆）段做好配合。

1.2.6 启用热备动车组担当跨局交路时，须经国铁集团调度中心同意后方可提交换车申请。

1.3 动车组放行条件

1.3.1 动车组运行途中，站车工作人员发现或接到下列情况或信息时，须立即采取停车措施。

（1）车辆下部有拖、拉、击打声、上下振动声、连续摩擦声时；车辆突发剧烈上、下跳动，车体剧烈摆动；连接处明显下垂时；走行部有剧烈连续的摩擦振动时。

（2）轴箱轴承、齿轮箱轴承、牵引电机轴承及定子温度报警。

（3）车载信息监控装置提示轴不旋转、抱死故障。

（4）发现制动力不足等异常情况时。

（5）受电弓不明原因自动降弓或挂异物。

（6）运行途中发生外门故障。

（7）重联动车组意外解编、编组间传输不良、重联端车钩故障。

（8）动车组碰撞异物影响行车安全时。

（9）动车组裙板、外掀式盖板开启。

（10）TEDS 预报需立即停车检查的故障。

(11) 其他影响动车组行车安全时。

1.3.2 动车组运行途中发生以下故障时，经应急处置无效须请求救援。

(1) 全列制动失效。

(2) 全列无牵引。

(3) 走行部机械故障无法继续运行。

1.4 上、下车流程和要求

1.4.1 随车机械师在区间需下车检查处理有关故障时，通过动车组司机向列车调度员（车站值班员）申请下车作业。列车调度员（车站值班员）应根据作业人员申请及检查作业范围发布相应的调度命令，仅在非会车侧作业时邻线应限速 160km/h；需到会车侧作业且与邻线列车可保持安全距离时，邻线原则上限速 60km/h～100km/h，瞭望困难区段应限速 45km/h；作业需侵入邻线限界时应扣停邻线列车。

1.4.2 司机在接到列车调度员（车站值班员）已发布相关调度命令的口头指示后，通知随车机械师，双方共同确认时间并签认后，随车机械师手动开门下车，并通知列车长做好车门防护。司机、随车机械师保持密切联络。司机发现遇有紧急情况危及车下作业人员安全时，应立即呼叫随车机械师采取防护措施。

1.4.3 随车机械师检查处理完毕后，确认所有的工具备品、材料配件全部上车，通知司机作业完毕，并反馈检查情况，司机立即向列车调度员报告。

1.4.4 遇有六级以上大风时禁止动车组登顶作业。登顶作业时，原则上应在线路一侧作业，在线路一侧登顶有危险或确因特殊情况需在两线间登顶时，由随车机械师申请邻线限速或停电封锁。

1.4.5 为确保运输秩序，当登顶处置会严重影响运输秩序（如动车组停在进出车站咽喉区、动车组停在繁忙正线且距前方或后方有侧线车站较近）时，如确认车顶高压设备受损较重或异物较大但无侵限、无脱落、无接地风险且满足与接触网最小间距要求，无法判断运动状态，可通过切除高压隔离开关隔离故障部件和受故障影响高压设备时，无需立即登顶处置，随车机械师根据故障情况通过司机向列车调度员（车站值班员）申请逐级提速以最高不超过 120km/h，运行到前方站或退回后方站（具备处置条件的站台股道）停车检查。

1.5 签认要求

1.5.1 动车组因车辆设备故障导致停车或动车组显示限速运行，如经随车机械师处置正常后，通知司机动车组检查正常，不限速；如经处置后须限速运行，随车机械师在司机手账上签注限速要求，司机须按照随车机械师签注的限速要求运行。

1.5.2 动车组因车辆设备故障但未停车并可继续运行时，司机须按照动车组信息提示或随车机械师的要求维持运行，如经随车机械师处置恢复正常或改变限速要求时，按本条第 1 点要求执行。

1.6 随车机械师下车检查时，应使用摄录手电筒全程录像，主要检查重点为：

1.6.1 碰撞异物：主要检查的导流罩、扰流罩、排障器、TCR接收器、扫石器、撒砂装置、转向架、轮对（含制动盘及其附属物）、齿轮箱、牵引电机、联轴器、减振器、空气弹簧、轴箱及轴箱弹簧、风路管路、车体、裙板、底板、跨接线缆等部位破损情况和安装紧固情况。

1.6.2 异音异响异振：车下主要检查的转向架构架及附属设备、轮对（踏面）、一二系悬挂装置、齿轮箱、牵引电机、联轴器、轴箱轴承、风档连接、车体等设备，并对轴箱轴承、牵引电机、齿轮箱进行点温；车顶主要检查发生车辆及相邻车辆的可见部件状态是否正常，是否有异物，需登顶时对受电弓、主断路器、电压电流互感器、高压绝缘子、高压电缆及接头等部件状态进行彻底检查，必要时采取绑扎等方式处理。

1.6.3 轴温高或轴温检测故障：测量故障车轴及相关轴箱温度，检查故障车各轴轴箱及附件状态，未实施轴温传感器改造的CRH2A、CRH380A 平台动车组还要测量牵引电机和齿轮箱的温度。

1.6.4 牵引电机轴承或齿轮箱温度高：对故障车各轴箱轴承、齿轮箱大小轴承点温和比对，检查故障车轴牵引电机、联轴器、齿轮箱状态是否正常。

1.6.5 轮对不旋转故障或车轴抱死故障：主要检查故障车轮对、速度传感器、牵引电机、联轴节和齿轮箱等部件。

1.7 动车组无法取流受电时蓄电池电压、风压监控要求

1.7.1 蓄电池电压监控要求。

(1) 动车组因接触网无电停车或非车辆故障原因停车降弓后，司机应立即通知随车机械师，随车机械师检查完毕后，按要求进行信息汇报，将动车组客室照明模式转换为应急照明模式，并视情况切除车内部分用电负载，同时，及时掌握接触网恢复供电的信息。

(2) 停车期间，随车机械师应密切监视车组蓄电池电压情况，发现蓄电池电压低于限定值（CRH1 型动车组规定为 97V、CRH2 型动车组规定为 87V、CRH3 型动车组规定为 100V、CRH6 型动车组规定为 87V，CR400AF/BF 动车组规定为 100V，CJ6 型动车组规定为 84V）时，应立即报告段应急指挥中心，征得同意后关闭蓄电池开关，防止蓄电池亏电，同时通知司机及列车长。

(3) 如动车组关闭蓄电池导致无法保证车内通风时，由列车长负责根据车厢内情况组织客运乘务员安装车门防护网、打开车门通风，随车机械师负责配合。

(4) 随车机械师因处理故障无法监控车组蓄电池电压情况时，应通知司机在前端司机室配合监控蓄电池电压，司机发现蓄电池电压低于限定值，应立即通知随车机械师。

1.7.2 风压监控要求

(一) 动车组停车后，随车机械师应密切监视车组总风缸压力，防止出现因车组风压不足影响导流罩打开、自动车钩伸出等

情况的发生。

（二）随车机械师因处理故障无法监控风压时，须通知司机配合监控，司机发现风压低于限定值，应立即通知随车机械师。

（三）停车时间超过 20 分钟或总风管压力低于 700KPa 时，按以下要求处置：

（1）随车机械师立即联系司机询问是否申请救援。

（2）通知司机操作司机室操纵台，打开导流罩、伸出动车钩（如已明确救援来车方向时，只打开来车方向导流罩、动车钩；未明确来车方向时，打开两头导流罩及动车钩）。

（3）动车钩无法自动伸出时，由随车机械师下车手动操作。

2 非正常行车应急处置

2.1 动车组在区间被迫停车时

动车组在区间被迫停车时，随车机械师应主动向司机了解停车原因并检查动车组车辆设备技术状态。需进行应急处理时，随车机械师应听从动车组司机指挥，处理有关行车、列车防护和事故救援等事宜。如动车组无动力停留时，应按车辆系统防溜管理办法规定做好动车组防溜。

2.2 动车组碰撞异物

2.2.1 动车组运行中司机确认碰撞异物为禽类、猫、狗等小型动物且不影响行车安全时可不停车，司机将碰撞情况通知随车机械师，司机与随车机械师加强车组运行状态的监控，随车机械

师在折返站对动车组头车进行重点检查，必要时可按规定申请下车检查确认。如碰撞后动车组有持续异响或异状（含车组报故障信息），司机应立即采取停车措施，向列车调度员（车站值班员）报告碰撞异物地点、碰撞异物情况及停车地点，并通知随车机械师。随车机械师立即按规定下车检查确认。

2.2.2 动车组运行中碰撞异物影响行车安全时，司机应立即采取停车措施，并报告列车调度员（车站值班员），通知随车机械师。随车机械师立即按规定下车检查确认。

2.2.3 经检查确认若可以继续运行时，随车机械师应及时通知司机；若不能继续运行时，随车机械师应及时向司机申请救援。

2.3 接触网停电

2.3.1 接触网临时停电或有异常情况时，司机断开主断路器，降下受电弓停车，按规定施加停放制动或通知随车机械师设置防溜，并保持头灯及车尾标志灯亮，同时，通知列车长及随车机械师。

2.3.2 随车机械师要立即向司机询问情况，并巡视检查各车应急照明、蓄电池电压情况。

2.3.3 如接触网停电导致无法保证车内通风时，由列车长负责根据车厢内情况组织客运乘务员安装车门防护网、打开车门通风，随车机械师负责配合。

2.4 利用动车组列车运送人员处理故障

2.4.1 设备管理部门向列车调度员申请利用动车组列车运

送人员处理故障时，须在《行车设备检查登记簿》登记清楚上、下车地点。

2.4.2 列车调度员发布调度命令，准许指定车次动车组列车运送故障处理人员，并须注明上、下车地点。司机接收调度命令后，向列车长和随车机械师进行转达。

2.4.3 故障处理人员在列车运行前方驾驶室后的车门处上车，如非本次列车的办客站时，由随车机械师负责本地开启、关闭该边门，列车长负责做好车门防护。

2.4.4 列车运行至停车地点停车后，司机在接到列车调度员已发布邻线列车限速的调度命令的口头指示后，方可通知随车机械师人工开启列车运行前方驾驶室后的动车组非会车侧车门，客运乘务员配合做好人员上下工作。

2.4.5 随车机械师确认故障处理人员全部下车并撤至安全地点后，关闭车门并通知列车司机，司机确认行车凭证并得到列车调度员准许运行的口头指示后即可开车。

2.5 随车机械师值乘过程中突发疾病或身体不适

2.5.1 动车组运行途中，列车长发现或接到随车机械师因突发疾病等原因无法继续值乘的报告时，按规定组织寻医、救护。需下车就医时，列车长向客运（客服）调度员报告并通知司机，司机向列车调度员（车站值班员）报告。列车调度员（车站值班员）安排在县、市所在地车站或者当地具有公共医疗条件的车站停车，并通知动车调度员。

2.5.2 动车调度员接到通知后，立即与担当铁路局集团公司及相关铁路局集团公司动车调度员联系，并报告国铁集团动车调度员，商定继乘处置方案。优先安排就近具备该车型值乘能力的随车机械师继乘动车组列车；允许动车组无随车机械师维持运行至继乘车站。

（1）动车组无随车机械师值乘时发生的车辆故障，由司机或其他胜任人员按车载信息监控装置提示或有关规定进行处置，担当铁路局集团公司要加强远程监控和技术支持。无法处置时，司机应按规定请求救援。

（2）如安排的替换随车机械师无法及时到达影响后续交路时，发生地铁路局集团公司动车调度员应报告值班主任（副主任）更换车底。

3 车辆设备故障应急处置

3.1 动车组途中发生火情时应急处理办法（车辆设备故障）

3.1.1 动车组运行途中，乘务人员发现客室内空调通风口、配电柜及客室内其它设备设施冒烟、起火、烧焦，橡胶、塑胶融化等产生的异味时，应立即通知司机和随车机械师、列车长。司机应立即采取停车措施（尽量避免列车停在隧道、长大坡道、油库等重要建筑物以及居民区）使列车停于安全地点，断开主断路器并降弓，向列车调度员汇报。

3.1.2 随车机械师接到通知后及时赶到相应车厢关闭空调、通风系统或设备设施电源，并将设备状况通知列车长和司机。

3.1.3 停车后，随车机械师应对车辆设备进行检查，准确判断，果断处理，确认不影响行车安全时，通知司机正常运行。

3.2 动车组受电弓故障或挂异物

3.2.1 动车组受电弓故障应急处置按照《动车组故障诊断代码表》等规定执行。接触网挂轻质漂浮物影响动车组受电弓时还需按集团公司相关规定执行。

3.2.2 动车组运行途中，因不明原因降弓，司机应立即断开主断路器并停车；接到受电弓挂异物、受击打损伤的通知时，应立即降弓、停车，并通知列车调度员（车站值班员）。随车机械师确认受电弓挂异物不影响运行时，可通知司机换弓维持运行，司机向列车调度员（车站值班员）报告。

3.2.3 动车组发生受电弓故障时，能够判明故障与弓网本身无关，且弓网本身无故障时，随车机械师无需下车检查受电弓和接触网状态，直接按相关应急处置办法处理。

3.2.4 装用了受电弓视频监控装置的动车组，优先使用受电弓视频监控装置观察受电弓及其附近高压设备区域状态，必要时通过回放视频确认故障情况。通过受电弓视频监控装置能够确认故障原因和故障影响，确认无需下车检查时，可不用下车检查。受电弓视频监控装置未安装（包括装置无法使用）或无法确认故障情况时，应申请下车检查，根据检查情况尽量选择利用状态良好受电弓维持运行。

（1）检查确认车顶高压区域设备外观可见部分无明显变形、

无脱落、无异物搭接、无接地风险，或异物较小对弓网设备无影响时，可通知司机换弓维持运行。

(2) 检查发现车顶高压设备轻微损坏但无脱落、无接地风险时，则通知司机换弓限速 160km/h 及以下运行并申请前方站(具备处置条件的站台股道)停车检查。

(3) 检查发现车顶高压设备受损较重或异物较大但不侵限、无脱落、无接地风险且满足与接触网最小间距要求，无法判断运动状态时，可不登顶，切除故障高压设备或单元，通知司机换弓后逐级提速以最高不超过 120km/h 运行，并申请前方站(具备处置条件的站台股道)停车检查。

(4) 检查发现接触网设备垂挂在车顶或与受电弓等车顶设备缠绕；动车组上方接触网挂异物影响动车组安全运行；受电弓等车顶高压设备挂异物，车下处理后仍存在侵限、高压放电、刮坏车顶高压设备或接触网危险；受电弓无法降下；受电弓及车顶高压设备严重变形，受损部件侵入接触网 300mm 以内范围，或侵入其他高压器件 300mm 以内的范围且无法切除、隔离受影响区域高压设备；受电弓及车顶高压设备存在部件散落、折断、脱落等情况或危险，如弓头脱落、上下臂变形松动、下导杆裂损、碳滑板折断、ADD 风管过度自由舞动等需登顶处置的，可登顶快速处置后确认无侵限、无脱落、无接地风险，且满足与接触网最小间距要求，切除故障高压设备或单元，通知司机换弓后逐级提速以最高不超过 160Km/h 运行，并申请前方站(具备处置条件的站台

股道)停车检查(登顶仅处理异物且检查车顶高压区设备无异常时,可换弓后恢复常速运行前方站可不再停车检查)。

3.2.5 动车组运行至前方站经进一步检查处置(仅处理异物且判断无接地风险时,可不断电使用令克棒进行处置)确认不影响运行时,可恢复常速运行,无法恢复常速运行时,可根据情况通知司机采取逐级提速以最高不超过 160km/h 的速度维持运行、申请在具备换乘条件的车站更换车底。

3.2.6 动车组受电弓挂异物需供电部门协助处理时,由随车机械师通知司机报告列车调度员(车站值班员)。列车调度员(车站值班员)可根据随车机械师申请,通知供电调度组织故障点附近车站或工区的供电应急值守人员(无其他应急任务时)携带安全用具协助随车机械师处理。在供电部门已到达现场的情况下,供电人员与随车机械师根据现场情况确定异物处置方案并报告列车调度员,如不需登顶作业,由供电人员进行异物处置,随车机械师提供必要协助;如需登顶作业,由随车机械师负责登顶作业命令申请和验电、异物处置等作业,供电部门负责挂接地杆、协助登顶等作业,随车机械师提供包括验电器和接地线在内的必要协助。

3.2.7 登顶处置时,须严格按流程作业。

(1) 随车机械师通知司机申请接触网停电登顶作业,司机报告列车调度员(车站值班员)在接到接触网已停电准许登顶作业的调度命令和邻线列车限速 160km/h 及以下调度命令已发布

的口头指示后，通知随车机械师。

(2) 随车机械师接到登顶作业通知后，在列车非会车侧就近车门下车，按规定穿戴好防护用品后使用验电器确认接触网已停电，在车顶作业范围两端邻近的接触网腕臂或两端接触网上各挂设一根接地杆，确认动车组(仅限 CRH2A、CRH2C、CRH380A、CRH6A 平台动车组)放电完毕后方可登顶作业，登顶作业严禁超出两端挂设的接地杆。

(3) 登顶作业完毕，随车机械师通知司机故障处置情况，并申请接触网供电，司机报告列车调度员(车站值班员)。

(4) 随车机械师登顶作业过程中，列车长指派客运乘务员或相关人员协助搬运登顶所需工具备品，配合做好故障处理人员上下车工作，对开启车门进行防护，配合架设、把扶登顶梯等工作。

3.2.8 受电弓故障全列无高压期间，司机、随车机械师要做好动车组蓄电池电压、风压监控，做好防溜、防护措施；客运部门要做好旅客安抚，无应急通风时的边门开启通风、防护工作。

3.2.9 受电弓故障处理完毕恢复运行后，随车机械师应通过受电弓视频监控装置加强对故障受电弓区域的监控，受电弓视频监控装置未安装或故障无法使用时，应加强对故障受电弓所在车辆的巡视检查。原则上只要未恢复到所有受电弓都能正常工作的状态，随车机械师或动车(车辆)段应急指挥中心应申请故障动车组运行到终点站或根据需要运行到便于更换车组的车站换车，

故障动车组由随车机械师提出行车限制条件回动车所进行处理。

3.2.10 动车组在运行中需要换弓或升弓操作,无需停车时,应采取措施控制速度在 200km/h 以下。

3.2.12 动车组受电弓挂异物经供电人员处理完毕后,动车组受电弓的运用状态及行车限制条件由动车组随车机械师确定并通知司机,由司机向列车调度员报告。

3.2.13 为及时准确判断受电弓挂异物后可能对接触网造成的损坏情况,供电人员可根据需要通过发生地铁路局集团公司动车调度接入担当段应急指导通信系统,了解收集动车组受电弓视频监控相关影像信息。

3.3 动车组运行中车辆发生异音、异状时的应急处理措施。

3.3.1 动车组运行途中,发现或接到反映车辆走行部有拖、拉、击打声、上下振动声、连续磨擦声等异音,车辆突发剧烈上下跳动、车体剧烈摆动、连接处明显下垂、走行部有剧烈连续的磨擦震动等异状时,司机(列车工作人员)应立即采取紧急停车措施,司机向列车调度员(车站值班员)报告并通知随车机械师,随车机械师按规定办理手续后下车检查。

3.3.2 随车机械师下车检查正常,动车组可继续运行时,随车机械师通知司机可正常开车。随车机械师检查发现异常,如故障暂不能修复,但不影响行车安全时,随车机械师通知司机并告知列车运行限制条件,运行中随车机械师必须密切监视故障车辆状况,必要时预报前方车站协助处理;如故障影响行车安全且不

能修复时，应通知司机向列车调度员（车站值班员）请求救援。

3.4 动车组运行中轴承温度热轴报警、预警时应急处理措施。

3.4.1 动车组运行过程中报轴温热轴报警故障时，司机应立即停车，通知随车机械师下车点温。当确认报警时，限速 40km/h 运行至就近车站更换车底。当确认为误报警时，首先由随车机械师进行复位，若复位正常则继续运行。若复位无效，对于有红外线设备的线路，通过司机向列车调度员申请安排地面红外线设备加强监控，每个办客站由机械师下车点温维持运行至具备更换车底条件的车站换车。对于无红外线设备的线路，每个办客站由机械师下车点温，若相邻两个办客站点温时间间隔超过 1 小时，通过司机向列车调度员申请在国铁集团公布的预设点温车站停车点温（故障轴位应在非站台侧），维持运行至具备更换车底条件的车站换车，途中机械师加强在误报警车厢监控振动或异音，如出现异常振动或异音，应立即通知司机停车，下车检查。

3.4.2 动车组热轴预警时，不停车，随车机械师对轴温变化进行密切监控，通知司机按照《动车组故障诊断代码表》规定速度维持运行。预警故障未消除时，随车机械师通知司机向列车调度员（车站值班员）申请前方就近站停车，下车点温，或在具备更换车底条件的车站换车。

3.4.3 动车组轴温传感器故障后，司机立即通知随车机械师并报告列车调度员，根据随车机械师的要求，请求在前方就近车

站停车，下车点温。后续处置要求，随车机械师按照《动车组故障诊断代码表》规定执行。

3.5 动车组全列无牵引

动车组运行途中，司机发现全列无牵引时，立即报告列车调度员（车站值班员）并通知随车机械师。司机、随车机械师按车载信息监控装置的提示及应急指导要求进行处置，动车组可维持惰力运行至前方站时，司机报告列车调度员（车站值班员），列车调度员安排前方站停车，动车组不能继续运行时按规定请求救援。

3.6 动车组列车空调失效

动车组列车空调失效按《广铁集团旅客列车空调失效应急处置实施细则》有关规定执行。

3.7 运行途中车窗玻璃破损

动车组车窗玻璃破损按《广铁集团旅客列车车窗玻璃破损应急处置办法》及《广州局集团公司高速铁路动车组列车车辆故障应急处置实施细则》有关规定执行。

3.8 冰雪天气动车组被击打

动车组在冰雪天气被击打时按《广州局集团公司低温冰雪天气下动车组应急处置办法》及《广州局集团公司高速铁路动车组列车车辆故障应急处置实施细则》有关规定执行。

3.9 动车组因故障需要进行制动切除时的有关操作要求按《随车机械师应知必会操作手册》执行。

3.10 重联动车组运行中发生异常需要分离

重联动车组中一组因故障需分离运行时，列车调度员（车站值班员）须通知车辆、电务调度安排动车组各维护管理单位（含动车、电务段）确认具备分离运行条件后，方可发布调度命令。随车机械师配合司机，按动车组摘解操作程序，摘解重联动车组。

重联动车组因故障分离运行后，值乘故障动车组的随车机械师须与故障动车组一起停留原地等待救援并负责看守，正常动车组按命令单组继续运行。

3.11 动车组救援

3.11.1 动车组运行途中故障需要救援时，优先采用动车组救援动车组，其次采用机车救援动车组。

3.11.2 动车组相互救援按照动车组相互救援作业办法执行，机车救援动车组按照动车组无动力回送作业办法执行。

3.12 使用悬轮装置进行应急救援时

3.12.1 动车组运行中因故障导致轮对无法旋转时，可采用动车组悬轮装置进行应急处置，以保证动车组可限速运行至指定地点进行故障处置。

3.12.2 安装悬轮装置的动车组运行限速 30km/h，过道岔限速 15km/h，不得通过曲线半径小于 180m 的曲线。

3.12.3 动车组动力车轮对因故障安装悬轮装置后若采用自走行方式运行时，需切除故障轮对车辆的牵引后方可运行。

3.13 TEDS 预报信息处置

动车组司机、随车机械师接到 TEDS 预报信息后，按照动车组运行故障动态图像检测系统（TEDS）运用管理细则有关规定执行。

4 其它要求

4.2 动车组发生脱轨事故后，动车（车辆）段须按照救援起复方案配合救援列车做好车辆起复和检查工作。

4.3 各型动车组车辆设备故障情况下限速要求按照《动车组故障诊断代码表》、《广州局集团公司高速铁路动车组列车车辆故障应急处置实施细则》规定执行。

4.4 车辆部门应根据车间、班组设置情况，划分动车组故障处置区段范围。动车组列车发生事故及自然灾害导致的动车组受损，或动车组列车发生故障影响正常行车而随车机械师无法单独处置时，按集团公司、段两级应急指挥中心要求启用应急救援队（点），必要时，就近安排启用救援点人员前往事发地开展应急救援工作，或要求主机厂技术专家参与救援。特殊情况下，集团公司车辆部门可以协调其他专业部门跨专业调动救援队实施救援。

抄送：中国国家铁路集团有限公司安全监督管理局、运输部、机辆部、
工电部、运输调度指挥中心，各铁路局集团公司，广铁公安局、
各公安处，集团公司安监室，运输、机务、客运、供电、电务、
工务，调度所（施工办）。

中国铁路广州局集团有限公司办公室

2022 年 10 月 8 日发
