**8.5 每日一记**

动车组的构成

1. 司机室
   1. LKJ-2000显示屏
   2. ATP显示屏
   3. 操作杆
2. 空调系统
   1. 室外热交换器
   2. 压缩机
   3. 送风机
   4. 热交换器
   5. 电加热器
   6. 变频器
   7. 接触器盘
   8. 过滤器
3. 网络系统
4. 辅助供电系统
   1. 空气压缩机
   2. 冷却通风机
   3. 油泵水泵电机
   4. 空气调节系统
   5. 采暖设备
   6. 照明设备
   7. 旅客服务设备
   8. 应急通风装置及维修供电
   9. 功能
      1. 客室应急通风
      2. 应急照明
      3. 应急显示
      4. 维修用电
      5. 通信
      6. 控制
5. 供电牵引系统
   1. 接触网25kv 三相交流电
6. 车顶设备
7. 车体
8. 车端的连接
   1. 车端连接
      1. 电器连接
         1. 通信控制来凝结
         2. 制动控制连接
         3. AC380V供电连接2
         4. DC24V供电连接
         5. 主电路连接
         6. 车顶高压连接
      2. 车钩
         1. 全自动车钩
         2. 半自动勾连
         3. 不架起车体就能拆装
9. 转向架
10. 车下悬吊设备
    1. 牵引变压器
11. 制动系统
    1. 空气压缩机
12. 车内设备
    1. 风 水 电冷 门窗 卫生间

**8.6 每日一记**

ACC：自动售检票系统的清分中心（AFC Clearing Center）

AFC：自动售检票系统（Auto Fare Collection）

ATS：列车自动监控（Automatic Train Supervision）

BAS：环境与设备监控系统（Building Automation System）

CPU：中央处理机（Central Processing Unit）

DMS：设备维修管理系统（Device Maintenance Management System） GE：千兆以太网（Gigabit Ethernet）

IaaS：基础设施即服务（Infrastructure as a Service）

IBP：综合后备盘（Integrated Backup Panel）

ISCS：综合监控系统（Integrated Supervisory Control System） IT：信息技术（Information Technology）

LC：线路中心（Line Center）

LTE-M：城市轨道交通长期演进系统（Long Term Evolution-Metro） MLC：多线路中心（Multiple Lines Center）

NMS：网络管理系统（Network Management System）

PaaS：平台即服务（Platform as a Service）

**8.7 每日一记**

调度员调整方法

* 利用储备能力和冗余时间
* 压缩停战时间
* 运行速度的控制与调整
* 变更越行点
* 利用备用运行线
* 临时停运

**8.8每日一记**

基于城市轨道交通技术特点和行业经验，运营安全风险按照业务板块分为设施监测养护、设备运行维修、行车组织、客运组织、运行环境等。

（一）设施监测养护类风险：桥梁、隧道、轨道、路基、车站、控制中心和车辆基地等方面的风险；

（二）设备运行维修类风险：车辆、供电、通信、信号、机电等方面的风险；

（三）行车组织类风险：调度指挥、列车运行、行车作业、施工管理等方面的风险；

（四）客运组织类风险：车站作业、客流疏导、乘客行为等方面的风险；

（五）运行环境类风险：生产环境、自然环境、保护区环境、社会环境等方面的风险。

**8.9 每日一记**

隐患分为重大隐患和一般隐患两个等级。重大隐患是指可能直接导致安全生产事故或列车脱轨、列车冲突、列车撞击、列车挤岔、火灾、桥隧结构坍塌、车站和轨行区淹水倒灌、大面积停电、客流踩踏等运营险性事件发生的隐患，一般具有危害和治理难度大、易造成全线/区段停运或封闭车站、关键设施设备长时间停止运行、需要较长时间治理方能排除、本单位自身难以排除等特点。一般隐患是指除重大隐患外，其他可能影响运营安全的隐患，一般具有危害或治理难度较小，能够快速消除等特点。