



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **24874** (13) **U**
(51) МПК (2006)
B61L 23/00МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ**ОПИС**
ДО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту**(54) СПОСІБ ПІДВИЩЕННЯ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПЕРЕГОНУ, ОБЛАДНАНОГО ПРИСТРОЯМИ АВТОБЛОКУВАННЯ**

1

2

(21) 20040706205

(22) 26.07.2004

(24) 25.07.2007

(46) 25.07.2007, Бюл. №11, 2007р.

(72) Гаврилюк Володимир Ілліч, Домницький Леонід Олексійович, Ніколаєнко Володимир Васильович, Парфьонов Володимир Іванович

(73) Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна

(57) Спосіб підвищення пропускної спроможності залізничного перегону, обладнаного пристроями автоблокування, при якому сигнали прохідних світлофорів, які визначають стан блок-діляниць, кодують і передають в рейкове коло за допомогою безконтактних шляхових трансмітерів, який **відрізняється** тим, що останні включають в ланцюг передачі кодових імпульсів з часом запуску 1,5-2с.

Корисна модель відноситься до пристроїв залізничної автоматики і телемеханіки.

Існує проблема підвищення пропускної спроможності залізничних перегонів, обладнаних пристроями автоблокування, яка полягає в тому, що із-за збою в роботі останніх на прохідних світлофорах короткочасно загораються заборонені показання сигналів, що впливає на пропускну спроможність блок-діляниць перегону.

Відомий спосіб підвищення пропускної спроможності залізничних перегонів, реалізований у винаході [А.С. СРСР №893656], при якому керування прохідними світлофорами здійснюють з центрального посту станції послідовно за допомогою спеціальних пристроїв, аналізуючих стан рейкових кіл блок-діляниць.

Недоліком цього способу є складність і велика собівартість обладнання.

Відомий спосіб підвищення пропускної спроможності залізничних перегонів, реалізований у винаході [А.С. СРСР №906767]. Даний спосіб передбачає наявність в рейковому колі блок-діляниці додаткової схрещеної шлейф-петлі, а на локомотиві додаткових електронних пристроїв, за допомогою яких оперативно фіксують наявність чи відсутність локомотива на блок-діляниці, що дозволяє швидше спрацювати прохідним світ-

лофорам перегону.

Недоліком цього способу є складність і необхідність додаткових витрат при побудові.

Технічною задачею, що вирішується, корисною моделі, що заявляється, є підвищення пропускної спроможності залізничних перегонів, обладнаних пристроями автоблокування, за рахунок спрощення схем керування і придання їм додаткових можливостей відсутності реагування на раптове переключення напруги живлячих фідерів.

Суть корисної моделі полягає в тому, що сигнали прохідних світлофорів, визначаючих стан блок-діляниць, кодують і передають в рейкове коло за допомогою безконтактних шляхових трансмітерів з часом запуску 1,5-2с.

Порядок дій при реалізації способу є таким. На зустріч локомотиву, який рухається по залізничному перегону подають через безконтактний шляховий трансмітер код сигналу наступного світлофору. Цей код приймається пристроями локомотива, які вмикають аналогічний сигнал на світлофорі локомотива. Трансмітер має час запуску 1,5-2с. і, в разі несподіваного переключення фідерів живлення пристроїв автоблокування, вмикаючих сигнали на прохідних світлофорах, показання останніх не змінюється, так як для спрацювання апаратури пристроїв необхідний час в межах 5-10с.

(13) **U**(11) **24874**(19) **UA**

