

ДАТК ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ
ТОШКЕНТ ТЕМИР ЙЎЛ МУҲАНДИСЛАРИ ИНСТИТУТИ



Кафедра “Темир йўл транспортада автоматика ва телемеханика”

Регулирование скоростного движения поездов на перегоне

мавзусидаги

МАЛАКАВИЙ БИТИРУВ ИШИ

Муаллиф: _____ Махкамов У.У. *М.У. Махкамов*
Асосий маслаҳатчи: _____ Абдушқуров Д.В. *Д.В. Абдушқуров*
Иқтисодий масалалар
бўйича маслаҳатчи: _____
Меҳнатни муҳофаза қилиш
бўйича маслаҳатчи: _____ Криворучко. Б. В. *Б. В. Криворучко*
Маслаҳатчилар: _____ Строков. В. Г. *В. Г. Строков*

Такризчи *Миллер Р. А.* *Р. А. Миллер*

Тошкент-2012 йил

Аннотация

В выпускной работе на тему: «Интервальное регулирование движения на перегоне с учетом скоростного движения» выполнен аналитический обзор развития систем автоблокировок. Имеются технические требования к системам автоблокировок. Выполнена расстановка светофоров на однопутном перегоне с учетом интервала попутного следования.

Выбрана система автоблокировки с автономной тягой – числовая кодовая.

Для данной системы, используя типовые решения, составлены схемы сигнальных точек. Сделан расчет рельсовой цепи частотой 50Гц. Предусмотрена увязка со станцией.

Частотный диспетчерский контроль позволяет ДНЦ иметь информацию о местонахождении поезда.

Выполнен одниточный и двухниточный планы станции. Предусмотрено кодирование по главному пути.

В специальном задании сделан анализ отказов четырехпроводной схемы смены направления.

В разделе «Охрана труда» рассмотрены психологические аспекты электробезопасности.

В пояснительной записке имеется листов, таблиц, рисунков.

Annotatsiya

Malakaviy bitiruv ishida: “Poyezdlar harakatni rastlash tizimi” mavzudagi buyicha PXNR tizimining rivojlanish bosqichlari haqida analitik obzor bajarilgan.

Avtoblokirovka tizimiga texnikaviy foydalani talabalari qo'rsatilgan.

Ushbu berilgan peregonnda og'ish tezlig'i buyicha svetoforlar o'rtatilgan. Avtoblokirovka tizimi tanlangan. Signal nuqta sxemasi ifodalangan. 50Hz – chastotali r.z. xisoblab chiqilgan. Stantsiyaning toq gorlovinasi va peregonni uzaro bog'lash shemalari ishlab chiqilgan.

Nazorat qilish uchun qo'shimga chastotali dispetcher nazoratidan foydalanadigan. Bir chiziqli va ikki chizikli bekat rejasi ishlab chiqilgan. Bekatda r.z. nodlashtirilgan. Qirish svetofori sxemasi keltirilgan. Maxsus vazifasi bajarilgan.

Ruhiy jihatdan elektrohavsiqlik qursatilgan.

Yozmada: varaq iborat; shudan chizmalar, jadvallar 5.

Содержание

Введение	6
1 Аналитический обзор.....	8
1.1 Назначение и развитие систем интервального регулирования движения.....	8
2 Технические требования.....	14
3 Расстановка светофоров на перегоне.....	19
4 Интервальное регулирование движение на перегоне с учетом скоростного движения.....	21
4.1 Выбор системы автоблокировки.....	21
4.2 Путевой план перегона.....	22
4.3 Схемы сигнальных точек.....	24
4.4 Расчет рельсовой цепи частотой 50 Гц при автономной тяге.....	26
4.4.1 Расчет рельсовой цепи в нормальном режиме.....	27
4.4.2 Расчет перегрузки путевого приемника.....	31
4.4.3 Расчет рельсовой цепи в шунтовом режиме.....	33
4.4.4 Расчет рельсовой цепи в контрольном режиме	37
4.5 Схемы увязки перегона со станцией.....	41
4.5.1 Схема смены направления.....	43
4.6 Схема частотного диспетчерского контроля.....	48
4.6.1 Подключение ГКШ.....	50
4.7 Выбор системы электрической централизации.....	51
4.7.1 Однониточный план станции.....	53
4.7.2 Двухниточный план станции.....	54
4.7.3 Схемы кодирования станционных рельсовых цепей сигналами АЛС.....	55
4.7.4 Схема управления входным светофором при центральной питании.....	57
5. Предупреждение и устранение отказов в схемах смены направления.....	61
6. Психологические аспекты электробезопасности.....	64
7. Заключение.....	68
Список использованных источников.....	69

Введение

Для обеспечения высокой пропускной и провозной способности, безопасности движения поездов на магистральных линиях, а также повышения производительности и улучшения условий труда железнодорожников используют средства автоматики и телемеханики. К ним относится комплекс устройств интервального регулирования движения поездов: автоматическая блокировка (АБ), автоматическая локомотивная сигнализация (АЛС), автоматическое регулирование скорости (АРС), система автоматического управления тормозами (САУТ), частотный диспетчерский контроль (ЧДК). По сравнению с линиями, оборудованными полуавтоматической блокировкой, в комплексе с АЛС и ЧДК автоблокировка повышает пропускную способность двухпутных линий в 2-3 раза.

В 50-х годах на участках с автономной тягой была применена импульсно-кодовая автоблокировка с наложением ее на импульсные рельсовые цепи АЛСН с использованием числового кода. Импульсные рельсовые цепи позволили увеличить длину рельсовой цепи до 2600 м, исключить опасные отказы при попадании блуждающих токов в рельсовые цепи и повысить надежность автоблокировки.

С появлением электрической тяги на постоянном токе вместо автоблокировки с импульсными рельсовыми цепями постоянного тока были применены рельсовые цепи переменного тока с частотой 50 Гц. По этим рельсовым цепям осуществлялось единое кодирование для АБ и АЛСН. При введении электрической тяги на переменном токе с частотой 50 Гц потребовалось создание автоблокировки с рельсовыми цепями с питанием на частоте, отличной от частоты тягового тока. Была разработана автоблокировка с рельсовыми цепями на переменном токе с частотой 75 Гц для защиты от мешающих и опасных влияний тягового тока частотой 50 Гц и его основных гармоник. Устройства автоблокировки питались от высоковольтной линии напряжением 6 кВ частотой 75 Гц. Высоковольтная линия получала питание от машинного (вращающегося) преобразователя частоты. В 1964 г. была разработана и применена более экономичная система кодовой автоблокировки переменного тока с рельсовыми цепями с частотой 25 Гц. Сигнальные установки автоблокировки питаются от высоковольтной линии напряжением 10 кВ частотой 50 Гц. Для питания рельсовых цепей на частоте 25 Гц на каждой сигнальной установке имеется электромагнитный (статический) преобразователь типа ПЧ 50/25. Автоблокировка с рельсовыми цепями частотой 25 Гц позволяет осуществить основное питание от высоковольтной линии АБ и резервное — от системы два провода-рельс (ДПР) контактной сети, что обеспечило устойчивую работу автоблокировки. Кодовая автоблокировка с рельсовыми цепями с частотой 25 Гц широко распространена на двухпутных и однопутных участках дорог с любым видом тяги поездов. Возрастающие требования по обеспечению безопасности движения поездов, необходимость сокращения эксплуатационных расходов на техническое обслуживание и повышения надежности работы устройств

привели к необходимости создания новых систем интервального регулирования движения поездов. При разработке новых систем учитывались основные недостатки устройств АБ и АЛСН.

Самым ненадежным и неустойчивым элементом АБ является рельсовая цепь. К основным ее недостаткам относятся следующие: число отказов только из-за различных повреждений, главным образом изолирующих стыков, составляет 20—25% общего числа отказов устройств СЦБ; не обеспечивается работа на участках, где из-за низкого качества балласта сопротивление изоляции балласта считается ниже установленной нормы; усложнение рельсовой цепи из-за необходимости канализации тягового тока с подключением дросселей-трансформаторов и возникновения опасных и мешающих влияний тягового тока. При новых разработках также учитывалось, что устройства АБ и АЛСН не исключают проезда закрытых сигналов светофоров и не обеспечивают требуемый уровень безопасности движения поездов. Устройства АЛСН, построенные на числовом коде и устаревшей аппаратуре, имеют ограниченную информативность и их нельзя использовать как основное средство для регулирования движения поездов на участках без проходных светофоров. Устройства АБ, построенные с децентрализованным размещением релейной аппаратуры, усложняют техническое обслуживание и снижают производительность труда эксплуатационных работников.

В новых системах АБ вместо существующих рельсовых цепей с частотой 25 Гц применены рельсовые цепи тональной частоты с изолирующими и без изолирующих стыков. С использованием тональных рельсовых цепей разработаны две системы автоблокировки с централизованным размещением аппаратуры. Основным средством регулирования движения поездов на перегонах при ЦАБ является автоматическая локомотивная сигнализация. При повреждении устройств АЛС отправление поездов на перегон разрешается при зеленом огне на выходном светофоре, загорающимся только при свободности всего перегона.

Разработана новая унифицированная система автоблокировки УСАБ-М с рельсовыми цепями с частотой 25 Гц с разделенными изолирующими стыками. В системе применены малогабаритные реле типа РЭЛ и предусмотрен программный принцип контроля освобождения поездом блока участка.

1. Аналитический обзор

1.1 Назначение и развитие систем интервального регулирования движения поездов

С развитием промышленности и сельского хозяйства объем перевозок на железнодорожном транспорте непрерывно повышается. Это достигается увеличением интенсивности и скорости движения, веса поездов, совершенствованием планирования и регулирования движения поездов. К средствам регулирования движения поездов относится комплекс автоматических систем интервального регулирования, в который входят: автоблокировка, автоматическая локомотивная сигнализация (АЛСН), автоматическое регулирование скорости движения поездов (АРС). Автоблокировка в комплексе с АЛСН позволяет организовать движение поездов попутного следования с малыми интервалами и значительно повысить пропускную способность железнодорожных линий, обеспечить высокую безопасность следования поездов по перегонам и станциям.

При автоблокировке за счет сокращения потерь времени при обгоне поездов на станциях возрастает участковая скорость движения поездов, повышается производительность труда эксплуатационных работников, сокращаются эксплуатационные расходы.

На железных дорогах применение автоблокировки началось в 30-х годах. Первые участки были оборудованы автоблокировкой, построенной на импортной аппаратуре. В 1935 г. впервые была внедрена система АЛСН числового кода. Одновременно с внедрением велись работы по техническому совершенствованию и повышению надежности устройств автоблокировки и автоматической локомотивной сигнализации непрерывного типа.

На участках с автономной тягой, где применяется автоблокировка постоянного тока, вместо электрических рельсовых цепей с непрерывным питанием используются рельсовые цепи с импульсным питанием. Применение импульсного питания исключает опасные отказы при попадании блуждающих токов в рельсовую цепь и повышает надежность автоблокировки. На участках с электрической тягой постоянного тока нашли применение рельсовые цепи переменного тока частотой 50 Гц, а на участках с электрической тягой переменного тока — рельсовые цепи переменного тока частотой 25 Гц. Все рельсовые цепи переменного тока, как правило, получают не непрерывное, а кодовое питание. Использование числового кода позволило создать беспроводную автоблокировку, в которой каналом связи между светофорами служит рельсовая цепь. Единое кодирование автоблокировки и АЛСН значительно упростило комплексную систему интервального регулирования движения поездов. Кодовое питание повысило надежность рельсовых цепей, так как позволило осуществить их защиту от опасных влияний гармоник тягового тока.

С введением скоростного движения появились новые требования, предъявляемые к устройствам интервального регулирования движения

поездов, которые обусловили усовершенствование старых и разработку новых систем. Были разработаны новые системы частотной автоблокировки, многозначной АЛСН, автоматической регулировки скорости. Эти системы построены на современной элементной базе с использованием интегральных микросхем, они обладают высоким быстродействием и повышенной помехозащищенностью от опасных влияний. Частотные системы применяют на участках с высокоскоростным движением, как на новых линиях, так и на действующих совместно с числовой системой АЛСН.

Интенсивное развитие устройств интервального регулирования требует коренного изменения принципов построения систем и методов технического обслуживания. Примером такой новой системы интервального регулирования может служить автоблокировка без проходных светофоров с централизованным размещением аппаратуры (ЦАБ). В этой системе основным средством интервального регулирования является числовая или частотная АЛСН. Релейная аппаратура размещена на станциях, ограничивающих перегон, на пути установлены только трансформаторы или дроссель-трансформаторы, связанные со станциями кабельными цепями. Для облегчения работы машиниста и своевременного включения служебного торможения для остановки поезда на границе данного блок-участка устройства ЦАБ дополняют системой автоматического управления тормозами (САУТ). В целях более быстрого внедрения новых систем интервального регулирования выполнены большие работы по совершенствованию технологии производства аппаратуры на заводах. Проектными организациями разработаны типовые принципиальные и монтажные схемы сигнальных установок для всех разновидностей систем автоблокировки и автоматической переездной сигнализации.

В ЦАБ использованы рельсовые цепи переменного тока с непрерывным питанием и гетеродинным приемником. Передача информации между светофорами осуществляется по рельсовой линии с использованием частотного кода. Применяются четырехзначные светофоры. В эксплуатируемой системе контролируется состояние четырех впередилежащих БУ; предусмотрена возможность увеличения этого числа до любого, практически необходимого количества. В качестве элементной базы применяется бесконтактная аппаратура (передающие и приемные устройства РЦ, кодообразующие устройства) и электромагнитные реле. Для питания РЦ и увязки показаний светофоров предусмотрено 6 диапазонов частот со средними частотами $f_2=125$, $f_3=175$, $f_4=225$, $f_5=275$, $f_6=325$ и $f_7=375$ Гц. Кодовые сигналы образуются в виде комбинации двух частот из указанного диапазона. Это позволяет сформировать при необходимости 15 комбинаций с кодовым расстоянием $d=2$, что обеспечивает достаточно высокую помехоустойчивость и достоверность формирования и передачи сообщений.

Требуемое количество кодовых комбинаций зависит от конкретных условий применения системы. Так, например, при скорости до 200 км/ч для подавляющего большинства существующих линий необходимо контроли-

ровать состояние 4-х впередилежащих БУ, т. е. передавать на локомотив 5 сообщений. С учетом дополнительных сообщений об условиях приема поезда на станцию в системе ЧАБ использовано 5 частот ($f_2 \dots f_6$).

Для исключения ложного срабатывания приемника от сигналов смежной РЦ при пробое изолирующих стыков или от сигналов рельсовых цепей параллельного пути используется частотная защита с гетеродинным приемником. С этой целью в каждом диапазоне частот предусмотрено 4 частотных сигнала. Например, для диапазона f_2 : $f_{21}=118,8$ Гц; $f_{22}=121,9$ Гц; $f_{23}=126,6$ Гц; $f_{24}=129,7$ Гц. Каждый из этих сигналов несет одинаковое сообщение с точки зрения передачи информации. В рельсовых цепях одного пути чередуются две частоты, отличающиеся на 7,8 Гц. Две другие частоты применяют для рельсовых цепей параллельного пути двухпутного участка.

На сигнальных установках для каждого частотного диапазона предусмотрен свой гетеродинный приемник. На один вход приемников подается сигнал, принятый из РЛ ограждаемого БУ, на другой - сигнал от генератора, питающего рельсовую цепь предыдущего БУ. Приемник сработает только в том случае, если разность частот этих сигналов равна 7,8 Гц. Если частоты совпадают, то напряжение на выходе приемника равно нулю. Кодовые сигналы ЧАБ используются также для работы многозначной АЛС (АЛСМ). Локомотивные светофоры АЛСМ сигнализируют условным цветом огня и дополнительными знаками в виде букв (У - уменьшенная, С - средняя скорость) или цифр (200, 160, 120, 80). Эти сигналы указывают допустимую скорость проследования впередистоящего светофора. К недостаткам системы ЧАБ следует отнести сложность регулирования рельсовых цепей для пяти частот сигнального тока; громоздкость оборудования, что особенно существенно для локомотивных устройств АЛСМ; необходимость достаточно высокой стабильности частоты напряжения в системе электроснабжения.

В качестве системы интервального регулирования движения поездов на перегоне применяется четырехзначная автоблокировка с централизованным размещением аппаратуры для линий высокоскоростного движения – АБТЦ. Для контроля свободности занятости участков пути используются тональные рельсовые цепи без изолирующих стыков (ТРЦ) и устройства счета осей (СО). При этом разбивка перегона на блок-участки организация ТРЦ в пределах блок-участка должна выполняться в соответствии с типовыми материалами по проектированию АБТЦ. Устройства СО устанавливаются по одному на каждый блок-участок. Таким образом, информация о свободности блок-участка может быть получена от нескольких путевых реле рельсовых цепей, расположенных в его пределах, или от одного путевого реле устройства счета осей, напольные счетные пункты которого расположены по границам контролируемого блок-участка. Устройства ТРЦ и СО работают параллельно и независимо, а порядок использования получаемой информации определяется схемными решениями АБТЦ, изложенными ниже, по управляющей команде ДСП или ДНЦ. В системе АБТЦ используются автоматическая локомотивная сигнализация

непрерывного типа (АЛСН) и многозначная автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного типа (АЛС-ЕН). При этом для организации высокоскоростного движения (до 300 км/ч) предусматривается одновременное кодирование сигналами АЛСН и АЛС-ЕН как для правильного, так и для неправильного направления движения поездов на перегоне. Кодовая комбинация АЛСН, посылаемая в рельсовую линию, соответствует сигнальному показанию впередистоящего путевого светофора. Кодовая комбинация АЛС-ЕН зависит от количества свободных впередилежащих блок-участков, включая станционные маршруты. Включение передающих путевых устройств АЛСН и АЛС-ЕН в работу осуществляется с учетом логики проследования поезда с целью исключения кодирования блок-участков, не занятых поездом.

Для осуществления функций контроля за работой устройств СЦБ на перегоне и определенных функций управления перегонными устройствами используются аппаратные средства диспетчерской централизации.

Наиболее распространенными системами интервального регулирования движения поездов на перегонах являются полуавтоматическая блокировка (ПАБ), автоблокировка (АБ), автоматическая локомотивная сигнализация (АЛСН). При полуавтоматической блокировке на межстанционный перегон может быть отправлен только один поезд, межпоездной интервал определяется временем хода поезда по перегону. Разграничение поездов целым межстанционным перегонном приводит к увеличению интервала и обуславливает небольшую пропускную способность участков дорог. В качестве основной системы интервального регулирования движения поездов применяют автоблокировку. При этой системе межстанционный перегон делят на блок-участки и на границах участков устанавливают проходные, автоматически действующие светофоры. В пределах каждого блок-участка устраивают электрическую рельсовую цепь, которая используется как датчик состояния блок-участка и одновременно контроля целостности рельсовых нитей пути. У каждого проходного светофора в релейном шкафу установлена аппаратура автоблокировки для управления огнями светофора, а в батарейном шкафу — источники питания для питания релейной аппаратуры и рельсовых цепей. Светофоры связаны между собой по воздушным или кабельным линейным цепям. Устройства автоблокировки получают питание от трехфазной высоковольтной линии напряжением 10 кВ через понижающие линейные трансформаторы (типа ОМ), установленные на силовых опорах.

Аппаратура автоблокировки осуществляет автоматическое переключение огней путевых светофоров под действием движущегося поезда. Сигнальные показания каждого путевого светофора указывают машинисту поезда, приближающегося к данному светофору, координаты впереди идущего поезда. Красный огонь светофора означает, что первый за светофором блок-участок занят и нужно остановить поезд перед данным светофором; желтый огонь — первый блок-участок свободен, а следующий за ним занят, после проезда светофора с желтым огнем нужно снизить скорость, чтобы остановить поезд у следующего светофора с красным огнем; зеленый огонь

— впереди свободны не менее двух блок-участков, разрешается движение с полной установленной скоростью. Устройства автоблокировки контролируют целость рельсового пути. В случае повреждения пути (лопнул или изъят рельс) на путевом светофоре, ограждающем блок-участок с поврежденным рельсом, включается красный огонь, требующий остановки поезда. При плохой видимости сигналов путевых светофоров на участках с автоблокировкой возможны проезды закрытых путевых светофоров и нарушение безопасности движения поездов. В целях повышения безопасности совместно с автоблокировкой используют автоматическую локомотивную сигнализацию (АЛСН) числового или частотного кода.

Устройствами АЛСН показание путевого светофора, к которому приближается поезд, автоматически через рельсовую цепь передается в кабину машиниста и на локомотивном светофоре загорается сигнальный огонь, повторяющий показание путевого светофора, к которому приближается поезд. Устройства АЛСН работают не только на перегонах, но и при прохождении поезда по главному и боковым путям станции. В кабине машиниста появляется сигнальный огонь, повторяющий показания входного и выходного светофоров станции.

В системе ЦАБ путевые светофоры не устанавливаются, межпоездной интервал регулируется только средствами АЛСН. На перегоне устраивают бесстыковые (неограниченные) или ограниченные электрические рельсовые цепи. Вся релейная аппаратура ЦАБ, с помощью которой определяется местонахождение поезда на блок-участках перегона, размещена на станциях, ограничивающих перегон. Рельсовые цепи связаны с аппаратурой ЦАБ кабельными линиями. Существуют две системы автоматической локомотивной сигнализации: четырехзначная АЛСН числового кода и многозначная АЛСМ частотного кода. Эти системы могут действовать одновременно или раздельно. В зависимости от расположения поездов на перегоне релейная аппаратура ЦАБ вырабатывает сигнальный код и посылает его в рельсовую цепь того блок-участка, по которому движется поезд. Через рельсовую цепь сигнальный код принимается на локомотиве приемными катушками и после его расшифровки на включается огонь, дающий информацию о числе свободных блок-участков. Зеленый огонь означает, что свободно не менее двух блок-участков, желтый — свободен один блок-участок, желтый с красным — следующий блок-участок занят.

В системе ЦАБ, кроме автоматического, возможно и ручное включение кодирования с пульта управления дежурного по станции. В случае возникновения препятствий на пути, неисправности подвижного состава дежурный может выключить кодовые сигналы АЛС в любой рельсовой цепи или заменить более разрешающий код на менее разрешающий. Этим исключается возможность возникновения аварийных ситуаций и повышается безопасность движения поездов. На магистральных линиях с высокоскоростным движением интервальное регулирование производится средствами автоблокировки с четырехзначной сигнализацией совместно с

устройствами АЛСМ с частотным кодированием и многозначной сигнализацией на ЛС.

Высокоскоростные поезда, развивающие скорости до 200 км/ч, имеют большие тормозные пути, поэтому автоблокировка и АЛСН с четырехзначной сигнализацией не обеспечивают требуемое интервальное регулирование поездов данной категории. В данном случае используют систему АЛСМ с многозначной сигнализацией, действующую с автоблокировкой. Кроме системы АЛСН с рельсовыми цепями, разрабатывается координатная система интервального регулирования движения поездов, в которой отсутствуют электрические рельсовые цепи и путевые светофоры. Для определения местонахождения поезда на перегоне (координаты поезда) вдоль пути по поверхности шпал или в землю укладывают шлейф в виде изолированного провода, образующий индуктивный канал связи. Путем перекрестной укладки шлейфа устраивают элементарные участки для отсчета координаты местонахождения каждого поезда на перегоне.

Правильное и бесперебойное действие систем интервального регулирования движения поездов обеспечивается техническим обслуживанием этих устройств работниками дистанций сигнализации и связи. Однако при возрастающей скорости и интенсивности движения только текущее техническое обслуживание оказывается недостаточным для исключения возникновения отказов. В данном случае требуется введение телемеханического контроля и технической диагностики. В системе технической диагностики обеспечивается непрерывный контроль состояния элементов автоматики, номинальных значений их параметров и допустимых отклонений этих параметров.

2. Технические требования

Все системы интервального регулирования движения поездов строятся в строгом соответствии с ПТЭ.

Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Сигнал является приказом и подлежит безусловному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.

Проезд закрытого светофора не допускается.

Погасшие сигнальные огни светофоров (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и повторительных), непонятное их показание, а также непонятная подача сигналов другими приборами требуют остановки. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Сигнал является приказом и подлежит безусловному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.

Проезд закрытого светофора не допускается.

Погасшие сигнальные огни светофоров (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и повторительных), непонятное их показание, а также непонятная подача сигналов другими приборами требуют остановки.

В исключительных, особо предусмотренных случаях проследование закрытого (с непонятным показанием или погасшего) светофора допускается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

В сигнализации, связанной с движением поездов, применяются следующие основные сигнальные цвета:

зеленый, разрешающий движение с установленной скоростью;

желтый, разрешающий движение и требующий уменьшения скорости;

красный, требующий остановки.

Запрещается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цветов, мешающих восприятию сигналов и искажающих сигнальные показания.

На железнодорожном транспорте, учитывая его международное значение, применяются только сигналы, утвержденные начальником «Узгосжелдорнадзора». Сигнальные приборы должны быть утвержденного «Узгосжелдорнадзором» типа. Цвет сигнальных стекол и линз должен соответствовать установленным стандартам.

На железных дорогах в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.

Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых

участках пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающего поезда на расстоянии не менее 1000 м.

Показания выходных и маршрутных светофоров главных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров — на расстоянии не менее 200 м.

Перед всеми входными и проходными светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов, и, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда. При этом на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, указанное расстояние, кроме того, должно быть не менее 1000 м.

На линиях, ранее оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, отдельные светофоры могут быть оставлены с разрешения председателя ГАЖК на расстоянии менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему должны устанавливаться световые указатели. На станциях световые указатели применяются, когда расстояние между смежными светофорами (входными, маршрутными, выходными) главного пути менее необходимого тормозного пути.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью более 80 км/ч, движение их с установленной максимальной скоростью разрешается при зеленом огне локомотивного светофора, если обеспечивается остановка поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый.

Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими пути.

Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным путям.

В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны с разрешения председателя ГАЖК допускается располагать с левой стороны:

входные и предупредительные к ним светофоры, устанавливаемые для приема на станцию поездов, следующих по неправильному пути, а также подталкивающих локомотивов и хозяйственных поездов, возвращающихся с перегона по неправильному пути.

Светофоры применяются, как правило, с нормально горящими сигнальными огнями.

На линиях с автоблокировкой допускается применение не горящих сигнальных огней на проходных светофорах, зажигающихся при вступлении поезда на блок-участок перед ними.

При возникновении неисправности устройств светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры — показание, соответствующему показанию связанных с ними основных светофоров.

На участках, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее, а входных, маршрутных и выходных — запрещающее.

Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки — на границах между межпостовыми перегонами.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки «Граница блок-участка».

На двухпутных перегонах при движении по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути.

На станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь взаимозависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами.

На станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным путям, на входных и маршрутных светофорах должна применяться сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим путям.

Схемы расстановки светофоров, а также таблицы взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на станциях утверждаются председателем ГАЖК.

Места установки постоянных сигналов определяются комиссией, назначаемой начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

Перегоны, как правило, должны быть оборудованы путевой блокировкой, а на отдельных участках — автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и

связи, при которой движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

Устройства автоматической блокировки не должны допускать открытия выходного или проходного светофора до освобождения подвижным составом ограждаемого ими блок-участка (межстанционного или межпостового перегона), а также самопроизвольного закрытия светофора в результате перехода с основного на резервное электроснабжение или наоборот.

На однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, после открытия на станции выходного светофора должна быть исключена возможность открытия соседней станцией выходных и проходных светофоров для отправления поездов на этот же перегон в противоположном направлении.

Такая же взаимозависимость сигналов должна быть на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому пути.

При автоматической блокировке все светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае нарушения целостности рельсовых цепей этих участков.

На станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, эти устройства должны иметь ключи-жезлы для хозяйственных поездов, а на станциях участков с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива, — ключи-жезлы и для них.

На однопутных линиях, оборудованных автоматической блокировкой, а также на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой по каждому пути, на станциях, где производится маневровая работа с выходом маневрирующего состава за границу станции, устройства автоматической блокировки дополняются связанными с ними маневровыми светофорами.

На станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой, должны быть устройства:

не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и стрелок.

При полуавтоматической блокировке на станциях могут быть устройства, позволяющие:

выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршруте отправления из-за их неисправности;

повторное открытие закрывшегося выходного светофора, если поезд фактически его не проследовал;

обеспечивать автоматический контроль по прибытию поезда в полном составе.

Автоматическая блокировка должна дополняться автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля, а полуавтоматическая блокировка — автоматической локомотивной сигнализацией на участках приближения.

Устройства диспетчерского контроля за движением поездов на участках, оборудованных автоблокировкой, должны обеспечивать контроль установленного направления движения (на однопутных перегонах), занятости блок-участков, главных и приемо-отправочных путей на промежуточных станциях, показаний входных и выходных светофоров.

Вновь внедряемые системы диспетчерского контроля, кроме перечисленных в настоящем пункте требований, должны обеспечивать контроль технического состояния устройств СЦБ.

3. Расстановка светофоров на перегоне

При расстановке светофоров автоблокировки в качестве исходных данных принимают расчетный межпоездной интервал и весовые нормы грузовых поездов. На магистральных участках при трехзначной сигнализации расчетным является грузовой поезд максимальной массы, на пригородных участках при трех- и четырехзначной сигнализации — пригородный поезд, с меньшей массой и скоростью по сравнению с поездами дальнего следования. За наибольшие установленные скорости пропуска поездов принимают: пассажирских 140 км/ч, грузовых — 90 км/ч. Длина каждого блок-участка должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного места пути при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости (но не более 120 км/ч для пассажирского и 80 км/ч для грузового поезда), но должна быть не меньше тормозного пути при экстренном торможении с указанных скоростей (120 и 80 км/ч) с учетом времени, необходимого для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда. Максимальная длина блок-участка не должна превышать 2600 м, длина предвходных блок-участков должна быть не более 1500 м, минимальная длина блок-участка — не менее 1000 м. Должны быть обеспечены максимально возможная видимость сигналов по условиям расстановки светофоров и совмещение (спаривание) светофоров в противоположных направлениях для удешевления строительства и лучшего обслуживания автоблокировки.

При совмещении светофоров допускается отклонение интервала попутного следования от расчетного значения в пределах ± 1 мин на магистральных участках и —0,5 мин на участках пригородного движения.

Применяют способ расстановки светофоров по кривой скорости с нанесением засечек времени. Чтобы построить кривые скорости или времени, проводят тяговые расчеты, используя при этом уравнение движения поезда. По расчетным данным находят скорости движения поезда на разных элементах профиля пути, время хода по перегону, определяют условия и результаты торможения.

Кривую скорости для перегона строят с указанием профиля пути и длины каждого элемента профиля. Кроме этого, показывают план пути перегона, разделенный по километрам, с указанием кривых участков пути.

Пользуясь кривой скорости, расставляют светофоры автоблокировки. При расстановке учитывают, что светофоры необходимо устанавливать на прямых участках пути или в начале кривых участков. В случае установки светофоров в кривой выбирают место его установки из условия лучшей видимости сигнальных показаний. При наличии выемок светофоры устанавливают с таким расчетом, чтобы выемки не ухудшали видимость сигналов. При наличии тоннелей и больших мостов светофоры, как правило, располагают перед искусственным сооружением или за ним на расстоянии не менее максимальной длины поезда.

Перечень перегонов и проходных светофоров с условно-разрешающими сигналами, а также массу грузовых поездов, при которых допускается проследование этих сигналов, устанавливает начальник дороги.

После расстановки светофоров их нумеруют. Все светофоры нечетного направления данного перегона, начиная со станции приема, нумеруют нечетными возрастающими цифрами 1, 3, 5 и т. д.; в четном направлении со стороны станции приема — четными возрастающими цифрами 2, 4, 6 и т. д. Такая нумерация дает возможность машинисту поезда по мере убывания номеров светофоров ориентироваться о приближении поезда к станции и принимать своевременные меры по торможению поезда.

При расстановке светофоров для определения времени расчетного межпоездного интервала наносят засечки времени на кривой скорости. Засечки наносят с помощью вспомогательного треугольника. Высота треугольника соответствует значению расчетной скорости, а основание — длине пути.

Расстановку светофоров следует проверять по условию видимости их огней на всех элементах профиля перегона. Эту проверку делает комиссия в составе представителей отделения дороги и проектной организации по вехам. Вехи устанавливают на ординатах проектируемых светофоров. Правильную видимость светофоров после их установки подтверждает комиссия и утверждает для составления рабочего проекта автоблокировки.

4. Интервальное регулирование движение на перегоне с учетом скоростного движения

4.1 Выбор системы автоблокировки

Работа всех подразделений железнодорожного транспорта, обеспечивающая перевозки грузов и пассажиров, характеризует эксплуатационную работу железных дорог. Технология процесса перевозки базируется на плане формирования поездов и графике движения поездов, оперативном планировании и диспетчерском руководстве. Эффективность ее работы в значительной степени зависит от использования устройств автоматики и телемеханики, регулирующих движение поездов.

На перегонах магистральных железных дорог интервальное регулирование (во времени и пространстве) осуществляется устройствами автоблокировки. Между двумя отдельными пунктами перегон делят на блок-участки, длина которых может быть 1000 — 2600 м. Каждый блок-участок имеет электрические рельсовые цепи для электрического контакта между колесными парами подвижного состава и рельсами участка с целью воздействия на устройства автоматики. На границах блок-участков устанавливают проходные светофоры, показания которых изменяются автоматически в зависимости от места нахождения поездов. По такому участку поезда могут следовать с интервалом 6 — 8 мин, обеспечивая высокую пропускную способность. Для повышения безопасности движения поездов, особенно в неблагоприятных условиях видимости светофоров, автоблокировка сочетается с автоматической локомотивной сигнализацией и автоостопом (АЛСН). Использование АЛСН без проходных светофоров (АЛСО) позволяет сократить затраты на строительство и техническое обслуживание устройств автоматики. При автоблокировке имеется возможность применить устройства диспетчерского контроля за движением поездов по блок-участкам и работой входных и выходных светофоров, передать извещение о приближении поезда к переезду. Переезды оборудуют автоматическими ограждающими устройствами (автоматическая переездная сигнализация и автошлагбаумы) для своевременного закрытия движения автотранспорта при приближении поезда к переезду. На однопутных линиях автоблокировка обычно входит в комплекс устройств диспетчерской централизации, позволяющей повысить участковую скорость движения. Эффективность таких линий достигается тем, что поездной диспетчер, управляя средствами автоматики, обеспечивает своевременный пропуск всех поездов, поступивших на его участок.

На малодейственных участках движение регулируют с помощью полуавтоматической блокировки, при которой на перегоне между двумя отдельными пунктами может находиться только одна подвижная единица. Безопасность движения обеспечивается выполнением алгоритма работы устройств при отправлении поезда на перегон с одной станции и при его прибытии на соседнюю станцию приема. Безопасность движения поездов

может быть повышена с помощью устройства электрических рельсовых цепей на перегоне или счета осей колес подвижного состава при отправлении поезда на перегон и проверкой их числа при прибытии поезда на станцию приема.

Каждый блок-участок автоблокировки имеет питающую аппаратуру рельсовых цепей на одном конце и релейную — на другом, дешифратор, устройства управления сигнализацией светофора и кодовые устройства. Для пропуска тягового тока с одного блок-участка на другой служат дроссели-трансформаторы, расположенные по обе стороны изолирующих стыков (при автономной тяге они отсутствуют). К устройствам АЛСН на локомотиве относятся приемные катушки, расположенные над уровнями головок рельсов, усилитель, дешифратор, локомотивный светофор и электропневматический клапан, воздействующий на тормозную систему поезда.

На сети дорог эксплуатируют две системы автоблокировки, использующие рельсовые цепи с изолирующими стыками и систему централизованной автоблокировки (ЦАБ) с рельсовыми цепями без изолирующих стыков. К системам автоблокировки с изолированными рельсовыми цепями относятся: автоблокировка постоянного тока с импульсными рельсовыми цепями постоянного тока, применяемая на участках с автономной тягой; автоблокировка переменного тока с кодовыми рельсовыми цепями частотой 50Гц при электротяге постоянного тока и автономной тяге, используемая на участках с электротягой. Эти системы автоблокировки взаимодействуют с автоматической локомотивной сигнализацией числового кода непрерывного действия (АЛСН). В системе ЦАБ проходные светофоры отсутствуют и основным средством сигнализации и связи при движении поездов является автоматическая локомотивная сигнализация.

В новой системе ЦАБ-АБТЦ применяют тональные рельсовые цепи частотой 420, 480, 580, 720, 780Гц. Эта система применяется на высокоскоростных участках, дополнительно вводятся реле фиксирующие занятие последовательно, освобождения блок-участков, блокирующие реле, которые обеспечивают дополнительную безопасность при движении высокоскоростного поезда.

В данной выпускной работе для регулирования движения по перегону принята система числовой кодовой автоблокировки с рельсовыми цепями (50Гц при автономной тяге) 25Гц с электротягой переменного тока.

4.2 Путь план перегона

Основным документом при разработке проекта автоблокировки является путь план перегона, на котором показаны: пути перегона в двухниточном изображении; перегонные светофоры с указанием номеров и ординат их установки; рельсовые цепи с указанием их длины и включением дросселей-трансформаторов с указанием их типа и обозначением питающих и релейных концов, релейные и батарейные шкафы, их типы и типы принципиальных

схем шкафов; кабельные сети каждой сигнальной установки, длины и число жил кабеля с указанием общего числа жил и запасных жил; сигнальные жилы линейного кабеля, линия и кабель связи к релейным шкафам с указанием разрезов и отпаек проводов; высоковольтная линия автоблокировки с указанием мощности линейных трансформаторов и мест их установки; ЛЭП на опорах контактной сети; места установки силовых трансформаторов.

На спаренных сигнальных установках у светофора имеется шкаф для размещения релейной аппаратуры и источников питания. В кодовой автоблокировке переменного тока частотой 50 или 25 Гц применены кодовые путевые трансмиттеры типов КПТШ-515 и КПТШ-715. Типы кодовых трансмиттеров в соседних сигнальных установках чередуются. Основное питание устройств сигнальной установки переменным током осуществляется от линейного трансформатора типа ОМ-0,66 (ОМ-1,2), включенного в одну фазу трехфазной высоковольтной линии. Этот трансформатор размещен на силовой опоре высоковольтной линии напряжением 10 кВ. Резервное питание предусматривается от линейного трансформатора типа ОМ, включенного в ЛЭП или вторую высоковольтную линию автоблокировки. Линейные воздушные цепи устроены на опорах высоковольтной линии автоблокировки и включают провода: *ДСН, ОДСН* — двойного снижения напряжения; *ИЧ, ОИЧ* — извещения в четном направлении; *ИН, ОИН* — извещения в нечетном направлении; *ЗС, ОЗС* — включения мигающей сигнализации на переходном светофоре; *Н, ОН* — провода смены направления; *К, ОК* — провода контроля перегона. В кабельный ящик вводят провода от линейного трансформатора для передачи напряжения к сигнальной установке. По числу проводов, вводимых в кабельный ящик, определяют его тип с учетом необходимого запаса. От кабельного ящика все провода к релейному шкафу передаются по кабелю. На схеме показывают кабели, укладываемые от релейного шкафа к светофору и к рельсовым цепям.

На спаренных сигнальных установках показывают кабель с жилами *ОПХ, ООХ, РПХ, РОХ*.

Основное питание напряжением переменного тока *ПХ, ОХ* подается от силового трансформатора типа ОМ-0,66 (ОМ-1,2) высоковольтной линии автоблокировки. Резервное питание напряжением переменного тока *РПХ, РОХ* выполняется от ЛЭП. Линейные цепи организованы по двухкабельным магистралям с использованием непупинизированных кабелей марки МКПАБ. Смена направления движения осуществляется по проводам *Н, ОН, К, ОК; ИЧ, ОИЧ* — провода извещения о приближении поезда к станции от предвходной сигнальной установки; *ЗС, ОЗС* — включения мигающих огней на предвходном светофоре. На спаренных сигнальных установках у каждого проходного светофора размещают отдельный релейный шкаф типа ШРУ.

4.3 Схемы сигнальных точек

Интервальное регулирование движения поездов на однопутных участках выполняют средствами однопутной автоблокировки. По требованиям ПТЭ на участках с однопутной автоблокировкой после открытия на станции выходного светофора должна исключаться возможность открытия на соседней станции выходных светофоров для отправления поезда на этот же перегон во встречном направлении. Однопутную автоблокировку дополняют устройствами автоматической локомотивной сигнализации и диспетчерского контроля. Основными элементами однопутной автоблокировки являются рельсовые, линейные и сигнальные цепи, а также схема изменения направления движения. Рельсовые цепи обеспечивают контроль состояния каждого блок-участка и всего перегона. В зависимости от установленного направления движения схемы рельсовых цепей. В схемах рельсовых цепей переменного тока на входном конце блок-участка включается импульсное путевое реле, а на выходном — кодовое питание. Линейные цепи обеспечивают связь между светофорами в установленном направлении движения для получения трехзначной сигнализации. Для связи между светофорами в четном и нечетном направлениях используется одна и та же кодовая цепь. Сигнальные цепи коммутируются таким образом, что при нечетном направлении движения светофоры четного направления выключены, а при изменении направления движения с нечетного на четное светофоры нечетного направления включаются, а четного — включаются.

Схема изменения направления движения обеспечивает: переключение рельсовых, сигнальных цепей в зависимости от установленного направления движения; контроль свободности перегона на прилегающих станциях; изменение направления движения по перегону с соблюдением всех требований по безопасности движения поездов.

На участках с автономной тягой применяли автоблокировку переменного тока с кодовыми рельсовыми цепями. В настоящее время для участков с автономной тягой строят автоблокировку переменного тока с кодовыми рельсовыми цепями 50 Гц.

При проектировании автоблокировки составляют принципиальные схемы рельсовых цепей 25 или 50 Гц, схемы спаренных сигнальных установок проходных и предвходных светофоров перегона. В полную принципиальную схему сигнальной установки входят цепи кодирования, извещения о приближении поезда к станции или переездам на перегоне, увязки показаний предвходных светофоров со входными и диспетчерского контроля за движением поездов.

В полной схеме однопутной автоблокировки при изменении установленного направления движения происходит переключение линейных, сигнальных и рельсовых цепей. Для осуществления этих переключений используют цепь *Н-ОН* схемы изменения направления движения, в которую последовательно на каждой сигнальной установке и на станциях включают

реле направления H . Питание в цепь $H-OH$ всегда подается со станции, установленной на «Прием». При нечетном направлении движения питание подается от источника $ЛП-ЛМ$. На спаренной сигнальной установке при нечетном направлении движения реле H возбуждено током прямой полярности, при изменении направления движения на четное — током обратной полярности. На одиночной сигнальной установке при нечетном направлении движения реле H возбуждено током прямой полярности, а на сигнальной установке при нечетном направлении движения реле H возбуждено током обратной полярности. Через контакт поляризованного якоря каждого реле H включены повторители $1H$ и $2H$. На спаренной установке реле $1H$ включается через нормальный контакт поляризованного якоря реле, реле $1H$, $2H$ — через переведенный контакт. На одиночной сигнальной установке реле $1H$ при установленном направлении движения по данному светофору включается через нормальный контакт реле $1H$, а при встречном направлении движения по данному светофору через переведенный контакт реле H включается реле $2H$.

Линейная цепь в зависимости от установленного направления движения переключается контактами реле $1H$ и $2H$. На каждой сигнальной установке (одиночной или спаренной) в линейную цепь включается одно линейное реле L и одна линейная батарея $ЛП-ЛМ$. Контактными реле $1H$ и $2H$ реле L включается в линейную цепь, направленную к впереди стоящему светофору, а линейная батарея — к позади стоящему светофору. На спаренной установке при нечетном направлении движения линейное реле L тыловыми контактами реле $2H$ включено в линейную цепь к светофору, а линейная батарея фронтными контактами реле $1H$ — в линейную цепь к позади стоящему светофору. На одиночной сигнальной установке, совпадающей с установленным направлением движения, линейное реле L тыловыми контактами реле $2H$ включено в линейную цепь к впереди стоящему светофору, а батарея $ЛП-ЛМ$ фронтными контактами реле $1H$ — в линейную цепь к позади стоящему светофору. На одиночной сигнальной установке, не совпадающей с установленным направлением движения, линейная цепь замкнута на прямую и в нее реле L и батарея $ЛП-ЛМ$ не включены. После изменения направления на четное происходит переключение линейных цепей. У светофора, совпадающего с направлением движения, реле L включается в линейную цепь, направленную к входному светофору, а источник питания $ЛП-ЛМ$ — к позади стоящему У светофора, не совпадающего с направлением движения, линейная цепь замыкается на прямую и из нее выключаются реле L и батарея $ЛП-ЛМ$. Переключение сигнальных реле C , которые являются повторителями реле L . На сигнальной установке реле C включается только контактами реле L , а на одиночных установках, не совпадающих с направлением движения, реле C включается контактами реле L и $2H$.

На спаренной установке светофор нечетного направления включается фронтным контактом реле $1H$, а четного направления — фронтным контактом реле $2H$. На одиночных сигнальных установках нечетного

направления светофор включается фронтовым контактом реле $1H$, а четного направления — реле $2H$.

Импульсное путевое реле всегда включается с входного конца блок-участка, а кодовое питание подается с выходного конца. При изменении направления движения входной и выходной концы рельсовой цепи меняются местами, поэтому на каждом конце рельсовой цепи необходимо переключать источник питания $1П$ ($2П$) и импульсное путевое реле $1И$ ($2И$). Для переключения применяют повторители реле направления $1ПТ$ и $2ПТ$, имеющие усиленные контакты для пропускания больших токов.

4.4 Расчет рельсовой цепи частотой 50 Гц при автономной тяге

Рельсовые цепи являются основным элементом практически всех устройств железнодорожной автоматики и телемеханики: автоблокировки; автоматической переездной сигнализации; диспетчерского контроля движения поездов. Рельсовая цепь предназначена для контроля свободности и исправности путевых участков, передачи информации со стационарных устройств на подвижной состав и как телемеханический передатчик.

Электрическая рельсовая цепь представляет собой датчик, обеспечивающий получение информации о трех состояниях участка пути: участок пути свободен, рельсы исправны; участок пути занят подвижной единицей; рельсовая линия участка пути оборвана.

Различают три режима работы рельсовой цепи: нормальный, шунтовой, контрольный.

В нормальном режиме работы необходимо обеспечить надёжную работу приёмника, при котором он выдаёт дискретную информацию участка пути «свободно», т.е. на данном участке отсутствует подвижная единица.

Напряжение надёжного срабатывания путевого приемника U_p (рабочее напряжение) в нормальном режиме должно обеспечиваться на входе приемника при наихудших условиях.

Наихудшими условиями нормального режима являются такие, при которых уменьшается сигнал на входе приемника рельсовой цепи. Это означает, что напряжение U_p следует определять при минимальном напряжении источника питания U_{\min} , минимальном сопротивлении изоляции(балласт) g_{\min} , максимальном сопротивлении рельс z_{\max} . При этом необходимо учитывать влияние разброса параметров элементов аппаратуры. Принимают такие параметры из диапазона допустимых значений, которые уменьшают напряжение на путевом приёмнике, т.е. сопротивления элементов, не образующих резонансные цепи, включенных параллельно с приёмником — минимально, а включенных последовательно с приёмником — максимально. При сложной схеме рельсовой цепи, содержащей несколько реактивных элементов, трудно определить комбинацию параметров элементов, соответствующую наихудшим условиям нормального режима. Поэтому целесообразно использовать вероятностную методику расчёта

рельсовых цепей.

В шунтовом режиме рельсовой цепи, приёмник должен надёжно выдавать дискретную информацию «занято», т.е. на данном участке имеется подвижная единица.

Для железных дорог нормативное сопротивление шунта принято равным 0,06 Ом для всех рельсовых цепей и 0,5 Ом для горочных рельсовых цепей. Рельсовые цепи необходимо рассчитывать так, чтобы при наложении нормативного шунта $R_{\text{шн}} = 0,06$ Ом в любой точке рельсовой цепи при условиях, неблагоприятных для шунтового режима, напряжение на путевом приёмнике снизилось до напряжения надёжного возврата. При этом путевой приёмник выдаёт информацию о занятости рельсовой цепи.

Шунтовой режим должен выполняться при наихудших условиях. Наихудшими условиями шунтового режима являются такие, при которых увеличивается сигнал на входе приёмника. В шунтовом режиме необходимо учитывать отклонение параметров от номинальных значений в противоположную сторону по сравнению с нормальным режимом. Напряжение на путевом реле в шунтовом режиме определяется при максимальном напряжении источника питания $U_{\text{мах}}$, минимальном сопротивлении рельсовых нитей $z_{\text{мин}}$, максимальном сопротивлении изоляции $r_{\text{имак}}$. Таким образом при наложении в любой точке рельсовой линии поездного шунта, приёмник должен разомкнуть контакты, при сопротивлении равном нормативному или меньше нормативного ($R_{\text{ш}} = 0,06$ Ом).

В контрольном режиме путевой приёмник надёжно должен выдавать информацию «занято» при полном электрическом разрыве рельсовой нити в любой точке рельсовой линии. Так как при разрыве рельсовой линии электрическая цепь между источником питания и приёмником сохраняется из-за протекания сигнального тока по земле в обход места обрыва, то возникает необходимость расчёта снижения тока на путевом приёмнике до тока надёжного возврата. Значение тока в путевом приёмнике при обрыве рельсовой нити зависит от места обрыва рельса и сопротивления изоляции рельсовой линии. Критическими называются сопротивление изоляции $r_{\text{икр}}$ и место обрыва $x_{\text{кр}}$ (расстояние от путевого приёмника до места обрыва), при которых ток в приёмнике рельсовой цепи оказывается максимальным.

Наихудшими условиями контрольного режима являются такие, при которых увеличивается сигнал на входе приёмника: максимальное напряжение источника питания $U_{\text{мах}}$, минимальное сопротивление рельсовых нитей $z_{\text{мин}}$, критическое сопротивление изоляции рельсовой линии $r_{\text{икр}}$.

4.4.1 Расчет рельсовой цепи в нормальном режиме

В нормальном режиме путевое реле должно притягивать якорь при самых неблагоприятных условиях работы: минимальном значении источника питания $U_{\text{имин}}$, минимальном сопротивлении изоляции $R_{\text{имин}}$, удельном сопротивлении рельс.

Для того чтобы рассчитать минимальное допустимое значение напряжения источника питания U_{\min} необходимо представить принципиальную схему рельсовой цепи в виде схемы замещения через каскадное соединение ряда **четырёхполюсников рис.1.**

Затем определить параметры четырёхполюсников схемы замещения и напряжения надёжного срабатывания путевого реле.

3.1. В задании даны первичные параметры :

R_{\min} –сопротивление изоляции минимальное,

L - длина рельсовой линии.

Коэффициенты четырёхполюсников рельсовой линии находятся после расчёта вторичных параметров:

$$\gamma = \sqrt{\frac{z}{R_{\min}}} = \sqrt{\frac{0,8e^{j65}}{0,85}} = 0,94e^{j32,5} \text{ 1/км}$$

$$Z_B = \sqrt{z * R_{\min}} = \sqrt{0,8e^{j65} * 0,85} = 0,82e^{j32,5} \text{ Ом}$$

где;

γ – постоянная распространения ,

Z_B – волновое сопротивление линии, ом/км

z – удельное сопротивление рельс, ом/км (см. таблицу)

3.2. Коэффициенты четырёхполюсника рельсовой линии определяются из уравнений:

$$\begin{aligned} A = D = \operatorname{ch}(\gamma l) &= \operatorname{ch}(0,94e^{j32,5} * 2,15) = 2,8e^{j63,7}; \\ B = Z_B * \operatorname{sh}(\gamma l) &= \operatorname{sh}(0,94e^{j32,5} * 2,15) * 0,82e^{j32,5} = 2,29e^{j66,2} \text{ Ом}; \\ C = \frac{1}{Z_B} * \operatorname{sh}(\gamma l) &= 1/0,82e^{j32,5} * \operatorname{sh}(0,94e^{j32,5} * 2,15) \text{ См}; \end{aligned}$$

3.3. Напряжение и ток надёжного срабатывания путевого реле определяются по формулам:

$$\begin{aligned} I_p &= K_{зсп} * I_{сп} = 0,023 \text{ А}; \\ U_p &= I_p * Z_p = 3,84 \text{ В}; \end{aligned}$$

Где $K_{зсп} \geq 1$ - коэффициент запаса по срабатыванию(для реле с непрерывным питанием $K_{зсп} = 1$,

для импульсных реле $K_{зсп} = 1,2$),

Z_p – сопротивление путевой обмотки реле.

3.3. Расчёт напряжения и тока путевого приёмника соответствует напряжению U_o и току I_o на выходе 1(первого) четырёхполюсника т.е.

$$U_1 = A_1 U_0 + B_1 I_0 = 1 * 3,84 + 250 * 0,023 = 9,66e^{j0}; \text{ Ом}$$

$$I_1 = C_1 U_0 + D_1 I_0 = 0 * 3,84 + 1 * 0,023 = 0,023, \text{ А}$$

Где A_1, B_1, C_1, D_1 - коэффициенты 1(первого) четырёхполюсника. Аналогично находят напряжение и ток на входе каждого последующего четырёхполюсника, вплоть до $U_{\text{и min}}$, последний четырёхполюсник до источника питания. результаты **расчета** **таблица 1**.

Найденные значения напряжения $U_{\text{и min}}$ и тока $I_{\text{и min}}$, являются минимальными величинами источника питания, при которых по путевому реле протекает рабочий ток I_p .

3.4. С учетом колебания напряжения сети, с питающего элемента следует увеличить выходное напряжение до величины $U_{\text{ис}}$

$$U_{\text{ис}} = K_{\text{нс}} * U_{\text{и min}} = 1,1 * 13,78e^{j105} = 15,5e^{j105} \text{ В},$$

Где $K_{\text{нс}}$ - коэффициент нестабильности питающего напряжения(для рельсовой цепи частотой питания 50 гц. $K_{\text{нс}} = 1.1$,

3.5. Для определения фактического значения напряжения $U_{\text{иф}}$ следует определить конструктивные особенности конкретного источника питания (используемый питающий трансформатор СОБС-2АУЗ). Фактическое напряжение - 16,05В.

Затем определить коэффициент градации $K_{\text{гр}}$.

$$K_{\text{гр}} = \frac{U_{\text{иф}}}{U_{\text{ис}}} = 16,5 / 15,5 = 1,021;$$

Где $K_{\text{гр}} \geq 1$ – коэффициент учитывающий наличие напряжения, ближайшего к $U_{\text{ис}}$. Определив $K_{\text{гр}}$, находим фактический ток источника питания:

$$I_{\text{иф}} = I_{\text{и min}} * K_{\text{нс}} * K_{\text{гр}} = 5,11e^{j40} * 1,1 * 1,021 = 5,83e^{j40} \text{ А},$$

Мощность , потребляемая рельсовой цепью находится по формуле:

$$S_{\text{иф}} = U_{\text{иф}} * I_{\text{иф}} = 16,05 * 5,83e^{j40} = 94,9e^{j40}$$

4.4.2 Расчет перегрузки путевого приемника

В этом режиме определяется максимально возможное напряжение на путевом приёмнике(реле) при самых неблагоприятных условиях , когда

U_{imax} и I_{imax}. Затем результаты сравнивают с допустимым значением напряжения на реле. В случае, если напряжение на реле больше допустимого, то рельсовая цепь с принятым приёмником не может работать. **Схема замещения рис.2**

Для расчётов можно определить перегрузку путевого приёмника через коэффициенты рельсовой линии, при максимальном значении сопротивления изоляции R_{imax}= ∞, которые имеют следующие значения :

$$A_{рл}= 1, B_{рл}= z_l, C_{рл}= 0, D_{рл}= 1.$$

Зная значения напряжения U_к и тока I_к конца рельсовой линии, взятых из расчета нормального режима, находим U_н и I_н, а затем напряжение U_{imax} при R_{imax}= ∞. Коэффициент перегрузки определяется выражением:

$$K_{пер} = \frac{U_n}{U_{imax}} K_i = 16.5/5,07 * 1.1 = 3.48;$$

где K_и – коэффициент учитывающий колебания напряжения источника питания, для Р.Ц. частотой 50гц K_и= 1,2, для Р.Ц. частотой 25 гц. K_и= 1,05. Если K_{пер} меньше допустимого значения коэффициента перегрузки K_{пер. доп.}(по таблице в книге), то Р.Ц. может работать с данным приёмником. Результаты заносятся в **таблицу 2**.

4.4.3 Расчет рельсовой цепи в шунтовом режиме

В шунтовом режиме якорь путевого приёмника (реле) в РЦ с непрерывным питанием должен надёжно отпустить, а реле с импульсной или кодовой РЦ надёжно не притягивать свой якорь. Наихудшими условиями для шунтового режима , являются U_{imax}- максимальное напряжение источника питания, R_{imax}- максимальное сопротивление изоляции, R_{pmin}- минимальное сопротивление рельс. РЦ в зависимости от места наложения шунта имеет неодинаковую шунтовую чувствительность. Наиболее низкая шунтовая чувствительность наблюдается на концах рельсовой линии. Критериями шунтового режима служат коэффициенты шунтовой чувствительности релейного и питающего концов (K_{шр} и K_{шп}). При наложении шунта эти коэффициенты должны быть не меньше единицы K_{шр}≥1, K_{шп}≥1 . На рис.3, рис.4 изображены схемы замещения рельсовых цепей в шунтовом режиме.

Для надёжного контроля занятий путевого участка в РЦ с импульсным питанием(кодовым) при шунтировании рельсовой линии напряжение и ток не должны превышать:

$$U_{нср} = K_{знср} * U_{нср} , \quad I_{нср} = K_{знср} * I_{ср}$$

U_{нср} и I_{нср} – напряжение и ток не срабатывания;

K_{знср}= 0.9 – коэффициент запаса по несрабатыванию.

Для нахождения значения напряжения на питающем конце , нужно определить при каком напряжении на путевом реле якорь не отпустится, и РЦ покажет ложную «свободность». Поэтому определяем значения $U_{шр}$ и $I_{шр}$, напряжение и ток наложения шунта на релейном конце, $U_{шп}$ и $I_{шп}$ соответственно на питающем конце.

$$U_{кш} = U_k \cdot K_{вн}' = 1,25e^{j5,29} \cdot 0,625 = 0,78e^{j5,29} \text{ В};$$

$$I_{кш} = I_k \cdot K_{вн}' = 0,32e^{-j2,23} \cdot 625 = 0.2e^{-j23} \text{ А}.$$

Расчёт проводят так же , как для нормального режима, последовательным вычислением напряжения и тока на входе каждого четырёхполюсника каскадной схемы замещения рельсовой цепи рис.3-4. Коэффициенты четырёхполюсника, замещающего рельсовую линию длиной L при наложении нормативного шунта на релейном конце , вычисляются по формулам:

$$A_{шр} = 1 + \frac{z_l}{R_{шн}}; \quad B_{шр} = z_l; \quad C_{шр} = \frac{1}{R_{шн}}; \quad D_{шр} = 1.$$

Коэффициенты четырёхполюсника , замещающего рельсовую линию длиной L при наложении нормативного шунта на питающем конце, вычисляются по формулам.

$$A_{шп} = 1; \quad B_{шп} = z_l; \quad C_{шп} = \frac{1}{R_{шн}}; \quad D_{шп} = 1 + \frac{z_l}{R_{шн}}.$$

Результаты расчета таблица 3-4

Правильность расчётов определяем через коэффициенты шунтовой чувствительности РЦ с наложением шунта на релейном конце:

$$K_{шр} = \frac{U_{шр}}{U_{иф}} = 49,54/16,05 = 2.95;$$

И на питающем конце:

$$K_{шп} = \frac{U_{шп}}{U_{иф}} = 34,88/16,05 = 2.2$$

где $U_{шп}$ и $U_{шр}$ – расчётное напряжения на питающем и релейном концах .

$U_{иф}$ – напряжение источника фактическое , которое должно быть установлено на зажимах питающего трансформатора.

Результаты расчета занесены в **таблицы 3 и 4.**

4.4.4 Расчет рельсовой цепи в контрольном режиме

В контрольном режиме , как и в шунтовом , якорь путевого реле должен надёжно отпадать, если РЦ непрерывного питания или надёжно не притягиваться, если РЦ импульсного (кодового) питания. Наиболее

неблагоприятными условиями для контрольного режима являются критическое сопротивление изоляции Рикрит и повреждение рельсовой линии в середине (примерно в середине), максимальное напряжение источника питания-Уитах. Схема замещения представлена на рис. 5

Расчёт контрольного режима ведётся аналогично шунтовому режиму.

Коэффициенты четырёхполюсника рельсовой линии при повреждении рельсовой нити в середине и критическом сопротивлении изоляции:

$$\begin{aligned} A_{\text{кп}} &= D_{\text{кп}} = \operatorname{ch}(\gamma l)_{\text{кр}} + \frac{1}{2} E \sqrt{1+2m} \operatorname{sh}(\gamma l)_{\text{кр}} \\ (S1+S2) &= 2e^{j0} + 1,2 * 1,7e^{-j35} * 1 * 1,7 * 1,8e^{-j35} = 4,6e^{-j70}; \\ B_{\text{кп}} &= \frac{Zl}{(\gamma l)_{\text{кр}}} \left\{ \operatorname{sh}(\gamma l)_{\text{кр}} + \frac{1}{2} E \sqrt{1+2m} [\operatorname{ch}(\gamma l)_{\text{кр}} + 1](S1+S2) \right\} \\ &= 1,72e^{j65} / 1,35(1,7 + \frac{1}{2} * 1,7e^{-j35} * 3 * 1,8e^{-j35}) = 6,88e^{-j117} \text{ Ом}; \\ C_{\text{кп}} &= \frac{(\gamma l)_{\text{кр}}}{Zl} \left\{ \operatorname{sh}(\gamma l)_{\text{кр}} + \frac{1}{2} E \sqrt{1+2m} [\operatorname{ch}(\gamma l)_{\text{кр}} - 1](S1+S2) \right\} \\ &= 1,35 / 1,72e^{-j65}(1,7 + 1,7e^{-j35} * 1,8e^{-j35}) = 2,04e^{-j32,3} \text{ См}, \end{aligned}$$

где $E = \sqrt{1 + \frac{4Zm}{z}} = \sqrt{1 + \frac{1,6e^{-j70}}{0,8e^{-j65}}} = 1,7e^{-j35}$ коэффициент учитывающий взаимоиנדукцию рельсов,

$Zm = j\omega m_{12} = 3,14 * 2 * 50 * 0,00129 = 0,4e^{j70}$ – сопротивление взаимоиנדуктивности между рельсами;

m_{12} – взаимная иנדуктивность двух контуров рельс – земля (для частоты 50 Гц. -- $m_{12} = 0,00129e^{-j70}$);

при отсутствии дроссель-трансформаторов:

$$S = \operatorname{cth}[(\gamma l)_{\text{кр}} E \sqrt{\frac{1}{4+8m}}] = \operatorname{ctg} \frac{[1,35 * 1,7e^{-j75}] \sqrt{1}}{4} + 8 = 0,9e^{-j35};$$

Значение $(\gamma l)_{\text{кр}}$ зависит от частоты сигнального тока. Для РЦ частотой 50 Гц $(\gamma l)_{\text{кр}} = 1,35$.

В зависимости от вида шпал и балласта m принимает значение от 0 до 9,1.

Результаты записываются в таблицу 5.

$$K_k = U_{\text{п}} / U_{\text{ф}} = 16,98 / 16,05 = 1,03$$

Выводы

При расчете рельсовой цепи частотой 50 Гц, длиной 2,15 км при автономной тяге выявлено:

- В нормальном режиме для регулирования напряжения, используется трансформатор типа СОБС-2А, при наихудших условиях $g_{\text{б}} - \min$, $z_{\text{р}} - \max$, $U_{\text{н}} - \min$ от вторичной обмотки достаточно напряжения 16,05 В.

- В шунтовом режиме, при наложении нормативного шунта $R_{шн}=0,06$ Ом относительный коэффициент $K_{шр}>1$., следовательно шунтовой режим будет выполняться.
- При выполнении расчета контрольного режима, рассчитан коэффициент контрольного режима $K_k=1,01$ т.е. контрольный режим выполняется.
- Режим автоматической локомотивной сигнализации, при наихудших условиях $U_{алс}<U_{ф}$, также выполняется.

Таким образом рельсовая цепь частотой 50Гц, длиной 2,15км будет устойчиво работать во всех режимах.

4.5 Схемы увязки перегона со станцией

Предвходной светофор имеет одно дополнительное сигнальное показание— желтый мигающий огонь. Для управления желтым мигающим огнем используется реле *ЗС*, включенное по линейной цепи *НЗС-НОЗС*. В эту же цепь на станции включено известительное реле приближения *Н2ИП* для контроля занятости второго участка приближения. По цепи извещения *ИИ-НОИ* включен известитель приближения *НИП*. Лист 2.

При горении на светофоре красного огня горение основной нити накала лампы этого огня контролируется возбуждением реле *ЛО*, а дополнительной нити — возбуждением реле *БОД*. Цепь кодирования рельсовой цепи *ЗП* кодом КЖ проходит через фронтные контакты реле *ЛО* и *Б ОД*, поэтому перенос красного огня на позади стоящий светофор осуществляется только при перегорании основной и дополнительной нитей лампы. При закрытом состоянии входного светофора *Н* в рельсовую цепь посылается код КЖ. На сигнальной установке от этого кода работает реле *2И* и дешифратор. По цепям дешифратора возбуждается реле *Ж*, а после этого — реле *Ж1*, *Ж2*, *Ж3* и *Ж4*. Через фронтные контакты реле *1Н* и *Ж2* и тыловой контакт реле *ЗС1* на светофоре включается лампа желтого огня и срабатывает реле *ЛО*.

В случае перегорания лампы красного огня кодирование рельсовой цепи не изменяется.

При установленном маршруте приема по главному пути и горении на входном светофоре *Н* желтого или зеленого огня на посту ЭЦ возбуждены реле *НРУ* и *НГМ1*. Фронтными контактами этих реле замыкается цепь *НЗС-НОЗС*, по которой током прямой полярности возбуждается реле *ЗС* на сигнальной установке. Вслед за реле *ЗС* срабатывает его повторитель реле *ЗС1*. Рельсовая цепь *1ПП* кодируется кодом *Ж* или *3*, при приеме которого у светофора работают реле *2И* и дешифратор. По выходным цепям дешифратора включаются реле *Ж* и *Ж1*, после чего срабатывают реле-повторители *Ж2*, *Ж3* и *Ж4*. При приеме кода *3* или *Ж* расшифровывается только первый импульс кода. Цепь расшифровки второго и третьего импульсов разомкнута тыловым контактом реле *ЗС1*, поэтому сигнальное реле *3*

не возбуждается. По цепи, проходящей через фронтовые контакты реле *1Н*, *Ж2* и *ЗС1*, на светофоре включается лампа зеленого огня.

При перегорании лампы зеленого огня кодирование рельсовой цепи не изменяется.

При установленном маршруте приема по боковому пути и горении на входном светофоре двух желтых огней (из них верхний может быть мигающий) линейная цепь *НЗС-НОЗС* разомкнута контактами реле *НГМ1* и на сигнальной установке реле *ЗС* и *ЗС1* находятся в обесточенном состоянии. Рельсовая цепь кодируется кодом *Ж*, от которого у светофора работают реле *2И* и дешифратор. По выходным цепям дешифратора срабатывают реле *Ж*, *Ж1*, *З*, а вслед за ними — реле *Ж2*, *Ж3*, *Ж4* и *З1*. Фронтowymi контактами реле *Ж*, *Ж2* и тыловым контактом реле *ЗС1* на светофоре включается лампа желтого огня. Одновременно с этим фронтowymi контактами реле *Ж1*, *1П* и *З1* замыкается цепь мигающего реле *М*, проходящая через контакт *Ж2* трансмиттера *КПТ*. Работая в импульсном режиме, *М* замыкает цепь питания реле *КМ* и создает мигание желтого огня на предвходном светофоре.

В случае перегорания лампы желтого огня выключается реле *1О* и рельсовая цепь вместо кода *З* кодируется кодом *Ж*.

Приближение поезда за два блок-участка контролируют реле *Н2ИП* и *Н1ИП*. По цепи *Н-ОН* реле *Н* предвходной установки возбуждается током обратной полярности включается реле *2Н* и выключается реле *1Н*. Контактными реле *1Н* и *2Н* переключаются релейный и питающий концы рельсовой цепи, отключаются лампы разрешающих огней светофора и включаются лампы светофора, переключаются цепи кодирования путем отключения реле *1Т* и включения реле *2Т*, входные цепи дешифратора подключаются для приема и расшифровки кодов, поступающих из рельсовой цепи. Увязка выходных светофоров с проходным светофором осуществляется путем кодирования рельсовой цепи от светофора.

У входного светофора *Н* коды принимают реле *ЧОИ* и его повторитель *ЧОИ1*. Лист 2. При импульсной работе реле *ЧОИ1* создаются входные цепи дешифратора БС-ДА на посту ЭЦ. По выходным цепям дешифратора включаются реле *ЧЖ*. Фронтowymi контактами этих реле замыкаются цепи разрешающих огней на выходном светофоре в маршруте отправления. Контактными реле *ЧЖ* включаются цепи известительных реле *Н1ИП* и *Н2ИП*. С момента выхода поезда на первый участок удаления прекращается импульсная работа реле *ЧОИ* и *ЧОИ1*, отчего выключаются реле *ЧЗ*, *ЧЖ* и вслед за ними реле *Н1ИП* и *Н2ИП*. На табло гаснут белые лампочки свободы первого и второго участков удаления и загорается красная лампочка занятости первого участка удаления *Н1ПУ*. Освобождение первого и занятость второго участка удаления приводят к тому, что в режиме кода *КЖ* работают реле *ЧОИ*, *ЧОИ1*. По цепям дешифратора включается реле *4Ж*, затем реле *4Ж1* и *Н1ИП*, реле *Н2ИП* остается выключенным. На табло загорается белая лампочка *Н1ПУ* свободы первого участка удаления и красная *Н2ПУ* занятости второго участка удаления. После освобождения второго участка удаления реле *ЧОИ* и *ЧОИ1* работают в режиме кода *З*, через

дешифратор включаются реле *ЧЖ* и *ЧЗ*. Фронтным контактом реле *ЧЗ* возбуждается реле *Н2ИП* и, переключая свои контакты, выключает красную и включает белую лампочку *Н2ПУ* свободы второго участка удаления. На время установленного четного направления движения у светофора зеленый огонь включает реле *ЗС1*, которое работает как повторитель реле *З1*.

4.5.1 Схема смены направления

При однопутной автоблокировке требуется изменять направление движения по перегону с тем, чтобы исключить возможность отправления встречных поездов. Для изменения направления движения применяют схему, с помощью которой две станции и прилегающий перегон связаны таким образом, что проходные светофоры в установленном направлении движения включены, а в неустановленном — выключены; одна из станций находится в положении «Отправление», а другая «Прием». Открытие выходного светофора для отправления поезда возможно только на станции «Отправление», на станции «Прием» выходные светофоры выключены и открытие их исключено. Лист 2.

Возможны два режима изменения направления движения — нормальный и вспомогательный. Нормальный режим применяется только при свободном состоянии перегона, вспомогательный — в том случае если перегон свободен, но неисправна рельсовая цепь одного из блок-участков, что дает ложную занятость перегона. Для осуществления вспомогательного режима изменения направления необходимо участие дежурных обеих станций.

Полная четырехпроводная схема изменения направления движения на однопутном участке показана на листе 2.

При установленном направлении движения в нечетном направлении на ст. *А* цепь сигнального реле *НС* замкнута нормальным контактом реле *ЧСН*. Это позволяет возбудить реле *НС*, открыть выходной светофор и отправить поезд на перегон. На ст. *Б* цепь реле *ЧС* разомкнута нормальным контактом реле *НСН*, что не позволяет возбудить это реле, открыть выходной светофор и отправить поезд на перегон.

После изменения направления движения на четное происходит переключение контактов реле *ЧСН* и *НСН*. Цепь реле *НС* на ст. *А* размыкается, появляется возможность возбудить реле *ЧС*, открыть выходной светофор на ст. *Б* и отправить поезд на перегон в четном направлении.

При открытии выходного светофора на ст. *А* или ст. *Б* лампу желтого или зеленого огня включает реле *НЗС* (*ЧЗС*), включенное через контакт линейного реле *ИЛ* (*ЧЛ*), контролирующее свободу участка удаления от станции. При свободном участке удаления реле *НЗС* срабатывает и включает зеленый огонь, при занятом участке удаления реле *НЗС* не срабатывает и включает желтый огонь.

Состояние цепей схемы соответствует установленному нечетному направлению движения и свободному состоянию перегона. В замкнутую контрольную цепь *К-ОК* питание подается от источника *ЛП4-ЛМ4* на ст. *А*, установленной на «Отправление». На ст. *А* в контрольную цепь включена

низкоомная обмотка реле *Ч13П*, а на ст. *Б* — низкоомная обмотка реле *НКП*. Контроль свободности перегона осуществляется замкнутыми фронтowymi контактами реле *Ж* всех сигнальных установок на перегоне. Замкнутыми контактами реле *НКЖ* (*ЧКЖ*) проверяется наличие ключа-жезла в аппарате. При возбуждении реле *Ч13П* оно включает свой повторитель реле *Ч3П*. Фронтowym контактом реле *Ч3П* на табло включается белая лампочка *ЧКП* контроля свободности перегона. На ст. *Б* возбуждается реле *НКП* и также включает белую лампочку контроля свободности перегона *НКП*.

В замкнутой цепи смены направления питание подается от источника *ЛПЗ-ЛМЗ* на ст. *Б*, установленной на «Прием». На ст. *А* током прямой полярности возбуждено реле *ЧСН* и включены его повторители *ЧСНП*, *ЧСНП1* и реле *ЧВ*. Фронтowym контактом реле *ЧСНП* на табло включена зеленая лампочка *НО* — «Отправление». На ст. *Б* реле *НСН* и все его повторители выключены, через тыловой контакт реле *НСНП* на табло включена желтая лампочка *НП* — «Прием».

При отправлении поезда со ст. *А* с момента открытия выходного светофора контрольная цепь *К-ОК* размыкается контактами реле *НИ*. На ст. *А* выключается реле *Ч13П*, через тыловые контакты *НИ* в цепь *К-ОК* включается высокоомное реле *Ч23П*. Через фронтовой контакт этого реле остается возбужденным реле *Ч3П*, и на табло продолжает гореть лампочка контроля свободности перегона *ЧКП*. На ст. *Б* за счет уменьшения тока в контрольной цепи *К-ОК* и изменения его полярности выключается реле *НКП* и на табло загорается красная лампочка *НКП* контроля занятости перегона. С момента выхода состава на перегон выключается реле *Ч1П* (на схеме не показано) и фронтowymi контактами полностью размыкает контрольную цепь *К-ОК*. Последовательно выключаются и отпускают якоря реле *Ч23П* и *Ч3П*. На табло ст. *А* загорается лампочка занятости перегона *ЧКП*.

Пока поезд движется по перегону, контрольная цепь остается разомкнутой контактами реле *Ж* сигнальных установок автоблокировки, а реле *Ч13П* и *НКП* — полностью выключенными. На табло обеих станций горят лампочки занятости перегона, смена направления исключается. Опасным является кратковременная потеря шунта под движущимся по перегону поездом. Контрольная цепь при этом замкнется и возбудится реле *НКП*, которое зафиксирует ложную свободность перегона и замкнет цепь для изменения направления движения. Защита от такой опасной ситуации осуществлена с помощью реле *НПКП*, которое за счет термоэлемента имеет замедление на притяжение якоря 8—18 с. В случае кратковременного срабатывания реле *НКП* при потере шунта (2—2,5 с) реле *НПКП* не успеет возбудиться и не замкнет цепи смены направления. Совместно к реле *НПКП* включено вспомогательное реле *НВКП*, контролирующее правильную последовательность срабатывания реле *НКП* и *НПКП*. При правильном (длительном) срабатывании реле *НКП* оно своим фронтowym контактом включает цепь реле *НВКП*. В этой цепи тыловым контактом *НПКП* проверяется остывшее состояние термоэлемента. Притягивая якорь, реле *НВКП* включает термоэлемент *НПКП*, и он начинает нагреваться. После полного нагрева в

течение 8 с термоэлемент переключает свой контакт с тылового на фронтной. При этом через фронтные контакты реле *НКП*, *НВКП* и *НПКП* срабатывает, а затем самоблокируется реле *НПКП* и включает цепь изменения направления движения. В случае кратковременного срабатывания реле *НКП* при потере шунта термоэлемент не нагревается до нужной температуры и не переключает свой контакт. Реле *НПКП* не срабатывает и не включает цепь изменения направления. Реле *НВКП* остается в возбужденном состоянии через фронтные контакты реле *НКП* и *НВКП* и выключается с момента обесточивания реле *НКП*. В случае повторного срабатывания реле *НКП* реле *НВКП* возбуждается после полного остывания термоэлемента и замыкания его тылового контакта.

Нормальный режим изменения направления движения. Порядок изменения направления с нечетного на четное следующий. После того как дежурные ст. *А* и ст. *Б* договорились по телефону об изменении направления движения, дежурный ст. *Б* нажимает кнопку смены направления *НСН* и держит ее нажатой до окончания смены направления. Через контакт нажатой кнопки *НСН* и замкнутые фронтные контакты реле *НКП* и *НПКП* (с проверкой свободы перегона) срабатывает, а затем самоблокируется реле *НВ*. Цепь питания этого реле сохраняется до момента размыкания фронтного контакта реле *НПКП* (до появления контроля занятости перегона), после размыкания контакта реле *НПКП* реле *НВ* удерживает якорь притянутым за счет разряда подключенного к его обмотке конденсатора. За время замедления на отпускание реле *НВКП*, *НПКП* и *НВ* происходит изменение направления и переключение ст. *Б* в положение «Отправление». После окончания изменения направления реле *НВ* получает постоянное питание через переключившийся контакт поляризованного якоря реле *НСН*. С момента возбуждения реле *НВ* оно своим тыловым контактом выключает реле *НПН* и *НПН1*. Фронтным контактом реле *НПН* размыкается контрольная цепь *К-ОК* и выключаются реле *Ч1ЗП* на ст. *А* и *НКП* на ст. *Б*. Фронтными контактами реле *НВ* в цепь изменения направления *Н-ОН* подается питание *ЛПЗ-ЛМЗ*. В цепь *Н-ОН* посылается импульс тока обратной полярности для возбуждения реле *ЧСН* на ст. *А*. До посылки этого импульса при установленном нечетном направлении движения в цепи *Н-ОН* через тыловые контакты реле *НВ* протекал непрерывный ток прямой полярности возбуждения реле *Н* перегона и реле *ЧСН* ст. *А*.

При возбужденном состоянии реле *ЧСН* были включены его повторители *ЧСНП1* и *ЧСНП2*. Фронтным контактом реле *ЧСНП1* на табло была включена зеленая лампочка *НО*, контролировавшая, что ст. *А* находится в положении «Отправление». На ст. *Б* тыловым контактом реле *НСНП* на табло была включена желтая лампочка *НП*, контролировавшая, что данная станция находится в положении «Прием».

Длительность импульса тока обратной полярности определяется суммарным временем замедления на отпускание реле *НКП* и его повторителя *НВКП*. Возбуждаясь током обратной полярности и переключая поляризованный якорь, реле *ЧСН* выключает свои повторители *ЧСП1*, *ЧСНП* и

реле *ЧВ*. Последнее, отпуская якорь без замедления, так как от его обмотки отключен конденсатор, включает цепь срабатывания реле *ЧПН* и *ЧПН1*. На табло через тыловой контакт реле *ЧСНП* включается желтая лампочка *ЧП*, контролирующая, что ст. *А* переключилась на «Прием». Реле *ЧВ*, отпуская якорь, отключает из цепи *Н-ОН* реле *ЧСН* и тыловыми контактами включает в эту цепь источник питания *ЛП4-ЛМ4*. С этого момента к цепи *Н-ОН* на обеих станциях источники питания подключаются последовательно и по этой цепи протекает усиленный импульс тока, от которого срабатывают реле *Я* всех сигнальных установок перегона.

Как только заканчивается замедление и отпускают якоря реле *НКП*, *НВКП* и *НПКП*, от цепи *Н-ОН* на ст. *Б* отключается источник питания *ЛП3-ЛМ3*. В эту цепь включается реле *НСН* и возбуждается током прямой полярности от источника *ЛП4-ЛМ4* ст. *А*.

От тока прямой полярности срабатывает реле *НСН* и включает свои повторители *НСНП1*, *НСНП* и реле *НВ*. Фронтowymi контактами реле *НВ* цепь *Н-ОН* остается постоянно замкнутой и через нее протекает ток по обмоткам реле *Я* всех сигнальных установок перегона, под действием которого их якоря надежно удерживаются в переведенном положении. На ст. *Б* фронтowymi контактами реле *НСНП* на табло включается зеленая лампочка *40*, контролирующая, что станция переключена в положение «Отправление». После окончания изменения направления замыкается контрольная цепь *К-ОК*. В эту цепь на ст. *А* тыловыми контактами реле *ЧСНП* включается реле *ЧКП*, а на ст. *Б* фронтowymi контактами реле *НСНП* — реле *Н13П*. После срабатывания этих реле на ст. *Б* фронтowymi контактами реле *НСН* и *Н13П* включается реле *Н3П*, а на ст. *А* тыловыми контактами реле *ЧСНП* включается реле *43П*. На табло обеих станций загораются белые лампочки *ЧКП* и *НКП*, контролирующие свободу перегона. Изменение направления движения с четного на нечетное осуществляет дежурный ст. *А* нажатием кнопки смены направления *ЧСН*. Дальнейший порядок работы цепей тот же, что и при изменении направления с нечетного на четное.

На приведенной схеме в сокращенном виде показано включение сигнальных реле выходных светофоров *НС*, *НЗС* (*ЧС*, *ЧЗС*) по цепям блочной централизации. Полное включение цепи реле *НС* (*ЧС*) для открытия выходного светофора производится контактом реле *ЧСН* (*НСН*) в зависимости от установленного направления движения.

Вспомогательный режим изменения направления движения. В случае неисправности рельсовой цепи одного из блок-участков перегона нарушается целостность контрольной цепи *К-ОК* и на табло обеих станций появляется ложный контроль занятости перегона. При этом изменить направление движения можно только вспомогательным режимом. Выполнение вспомогательного режима по условиям безопасности движения поездов возможно только при участии дежурных обеих станций. Перед тем как произвести изменение направления движения, дежурные обеих станций по телефонной связи выясняют, что последний отправленный на перегон поезд в полном составе прибыл на станцию и перегон свободен. Разрешение на

изменение направления движения дежурные получают от поездного диспетчера. После получения разрешения они срывают пломбы и нажимают вспомогательные кнопки. Чтобы изменить направление с нечетного на четное, дежурный ст. *А*, которая переводится с «Отправления» на «Прием», нажимает кнопку *ЧПВ*, а дежурный ст. *Б*, которая переводится с «Приема» на «Отправление», — кнопку *ЧОВ*. Эти кнопки они держат в нажатом состоянии до тех пор, пока на табло не появится контроль о состоявшемся изменении направления. Перед срывом пломб и нажатием кнопок дежурные делают соответствующие записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

Порядок работы цепи *Н-ОН* при изменении направления вспомогательным режимом следующий. После нажатия кнопки *ЧОВ* на ст. *Б* возбуждается реле *ЧОВ* и своими тыловыми контактами отключает от цепи *Н-ОН* источник питания *ЛПЗ-ЛМЗ*, отчего на станции *А* выключается реле *ЧСН*. Фронтowymi контактами реле *ЧОВ* в цепь *Н-ОН* на ст. *Б* включается реле *НВСН*. Нажатием кнопки *ЧПВ* на ст. *А* замыкается цепь разряда конденсатора на реле *ЧПВ*, проходящая через тыловой контакт реле *ЧСН*. Реле *ЧПВ*, притягивая якорь, тыловыми контактами отключает из цепи *Н-ОН* реле *ЧСН*, а фронтowymi контактами включает в эту цепь источник питания *ЛП4-ЛМ4*. От этого источника по цепи *Н-ОН* проходит импульс тока возбуждения реле *НВСН* на ст. *Б*.

Время прохождения этого импульса тока определяется емкостью конденсатора, который разряжается на реле *ЧПВ*. Притягивая якорь, реле *НВСН* фронтowymi контактами включает реле *НВКП* и *НПКП* без выдержки времени. Вслед за этими реле возбуждается реле *НВ* (без нажатия кнопки *НСН*). На ст. *А* после разряда конденсатора отпускает якорь реле *ЧПВ*, отключает от цепи *Н-ОН* источник питания и включает в эту цепь реле *ЧСН*. На ст. *Б* выключается реле *НВСН* и, отпуская якорь, размыкает цепи питания реле *НВКП*, *НПКП*, *НВ* и *ЧОВ*. За счет замедления на отпусkanie реле *НВКП* и *НПКП* удерживают якоря в притяннутом состоянии, и со ст. *Б* в цепь *Н-ОН* через тыловые контакты реле *ЧОВ* и фронтowymi контакты реле *НВ* и *НВКП* от источника *ЛПЗ-ЛМЗ* подается импульс тока обратной полярности возбуждения в реле *ЧСН*. Дальнейшая работа схемы изменения направления проходит так же, как и при нормальном режиме. По окончании изменения направления ст. *А* переходит в положение «Прием», а ст. *Б* — в положение «Отправление». Дежурные обеих станций отпускают кнопки смены направления.

При однопутной автоблокировке требуется изменять направление движения по перегону с тем, чтобы исключить возможность отправления встречных поездов. Для изменения направления движения применяют схему, с помощью которой две станции и прилегающий перегон связаны таким образом, что проходные светофоры в установленном направлении движения включены, а в неустановленном — выключены; одна из станций находится в положении «Отправление», а другая «Прием». Открытие выходного светофора для отправления поезда возможно только на станции

«Отправление», на станции «Прием» выходные светофоры выключены и открытие их исключено.

Возможны два режима изменения направления движения — нормальный и вспомогательный. Нормальный режим применяется только при свободном состоянии перегона, вспомогательный — в том случае если перегон свободен, но неисправна рельсовая цепь одного из блок-участков, что дает ложную занятость перегона. Для осуществления вспомогательного режима изменения направления необходимо участие дежурных обеих станций.

Применяются две схемы изменения направления движения: четырехпроводная на однопутных участках при однопутной автоблокировке постоянного и переменного тока и двухпроводная на двухпутных участках при двухпутной автоблокировке с двусторонним движением по одному пути при капитальном ремонте другого пути.

Перед тем как изменить направление движения нормальным режимом, дежурный по горению контрольной лампочки на табло должен убедиться, что перегон свободен. Горение контрольной лампочки означает, что: свободны все блок-участки перегона; выходные светофоры на станции «Отправление» закрыты; отсутствует поезд, отправленный по ключу-железнодорожному; не производятся маневровые передвижения с выходом на перегон. При нормальном режиме изменяет направление движения дежурный на станции «Прием». Для этого он нажимает специальную кнопку смены направления *СН* и держит ее в нажатом состоянии до открытия выходного светофора.

4.6 Схема частотного диспетчерского контроля

Устройства диспетчерского контроля движения поездов на участках оборудованных автоблокировкой, предназначены для дачи информации поезвному диспетчеру об установленном направлении движения (на однопутных перегонах), занятости блок-участков главных и приемо-отправочных путей на промежуточных станциях, показаниях входных и выходных светофоров.

Сигнализация на табло диспетчерского контроля показывает продвижение поездов по участку, что способствует повышению оперативности работы и ускорению движения поездов. Контрольная информация диспетчерского контроля сначала передается на промежуточные станции, ограничивающие перегоны, а затем с промежуточных станций на центральный пост поездного диспетчера. Информация диспетчерского контроля включает не только контроль движения поездов, но и контроль повреждений на сигнальных установках автоблокировки и переездных устройств. Дежурные промежуточных станций, получая полную информацию, имеют возможность следить не только за движением поездов, но и контролировать работу автоблокировки и автоматических переездных устройств. При выявлении неисправностей они принимают быстрые меры к их устранению, чтобы не допускать задержки поездов.

Система ЧДК является двухступенчатой информационной системой. На первой ступени происходит сбор контролируемой информации с перегонов и передача ее на промежуточные станции; на второй ступени функционирования системы информация с промежуточных станций передается на центральный диспетчерский пост.

Информация от сигнальных установок поступает на промежуточную станцию по линии двойного снижения напряжения ДСН.

При большом числе контролируемых объектов линию ДСН разрезают и информация с перегона передается на обе соседние станции. С каждой перегонной установки контрольная информация посылается в виде частотного кода. Для формирования такого кода на каждой перегонной установке находится камертонный генератор ГК, вырабатывающий одну из 16 фиксированных частот, находящихся в диапазоне 300-1500 Гц.

Генератор ГКШ построен на базе генератора ГК5 и представляет собой блок со штепсельным включением. Генератор ГКШ применяют на сигнальных установках всех видов автоблокировки.

На перегоне генераторы с более высокими частотами устанавливают по мере приближения к станции для того, чтобы сигналы на более высоких частотах передавались на меньшие расстояния. В линии ДСН генераторы включают параллельно реле ДСН.

Частотный кодовый сигнал от каждой перегонной установки передается по узкополосному каналу связи с частотным уплотнением. На станции от каждого принятого сигнала через усилитель приемника УПДК и приемники ПК5 на табло дежурного включается контрольная лампочка. Питают линию двойного снижения напряжения блоки ДСНП.

На станции, к которой подключены выводы разрезной линии ДСН, установлено по два комплекта приемников и усилителей частотных кодовых сигналов контроля напольных устройств прилегающих к станции перегонов.

Контрольная информация с промежуточных станций передается на центральный пункт по физической цепи линии диспетчерского контроля ДК-В этой цепи организовано 16 узкополосных частотных каналов. Каналы 1—15 используются для передачи информации с 15 промежуточных станций на пост диспетчера, а канал 16 — для передачи тактовых импульсов синхронизации. Для передачи контрольной информации на центральный пункт на каждой промежуточной станции устанавливают линейный генератор ГЛЗ одной из 15 частот и распределитель РДК с блоком управления БУР. На одной из промежуточных станций установлен тактовый генератор типа ГТ2-16 с рабочей частотой 1523,6 Гц. Этот генератор вырабатывает тактовые импульсы длительностью 0,4 с с интервалом 0,4 с. Лист 3.

Для приема частотных кодовых сигналов, поступающих с промежуточных станций, на центральном пункте установлены РДК и БУР, УПДК, приемники ПК5, генератор ГЛЗ, блок питания БПДК и табло-матрица. Всей этой аппаратурой каждая станция соединена с центральным пунктом отдельным узкополосным каналом связи.

Под действием тактовых импульсов, вырабатываемых генератором ГТ2,

распределители всех промежуточных станций и центрального пункта работают синхронно. На каждом шаге работы *РДК* станций и центрального пункта в цепь *ДК* генераторы *ГЛЗ* станций посылают частотные кодовые сигналы о состоянии контролируемых объектов. Каждому контролируемому объекту приписан номер шага *РДК* станции, на котором информация о его состоянии посылается на центральный пункт. За один цикл (32 шага) *РДК* подключают последовательно к *ГЛЗ* своей станции контакты 32 контролируемых объектов. В линию *ДК* на каждом шаге работы всех распределителей одновременно поступают частотные сигналы от 15 генераторов *ГЛЗ* всех станций. Принятые на центральном пункте частотные сигналы усиливаются, затем расшифровываются с помощью приемников *ПК5*, после чего определяется станция, с которой поступил сигнал, и состояние контролируемого объекта на этой станции. Через выходы *РДК* центрального пункта определяются порядковые номера объектов на перегонах и станциях. Визуальный контроль состояния контролируемых объектов на станциях и перегонах диспетчер получает на табло-матрице, на котором нанесен план участка и установлены индикаторные лампочки.

К входам *РДК* также подключены контакты следующих реле релейной централизации: *НОС*, *ЧОС* — постовые сигнальные реле для управления выходными светофорами в нечетном (четном) направлении, контролируют состояние выходных светофоров на станции; *НС*, *ЧС* — постовые сигнальные реле для управления входными светофорами, контролируют состояние входных светофоров; *НЖ*, *ЧЖ* — сигнальные реле, которые при числовой кодовой автоблокировке переменного тока контролируют свободу первого блок-участка удаления от станции в нечетном (четном) направлении; *Ш*, *2П* — путевые реле, контролируют свободное состояние приемных цепей; *НИ*, *ЧИ* — исключаяющие реле, служат для устранения возможности установки встречных (лобовых) маршрутов; *1НКС*, *1ЧКС* — контрольно-секционные реле; *1НKM*, *2ЧKM* — контрольно-маршрутные реле; *КС*, *KM* — исключаяющие, формируют сообщения на центральный диспетчерский пункт о состоянии маршрутов на станции.

4.6.1 Подключение ГЛЗ

На каждой сигнальной установке кодируется и передается на промежуточную станцию контрольная информация: о состоянии блок-участков; о целостности или перегорании как основной, так и дополнительной нити накала лампы красного огня; об отсутствии переменного тока и неисправностях в цепи двойного снижения напряжения. Лист 1.

Нити лампы красного огня светофора контролируются в двух режимах — при горении лампы и в холодном состоянии. В цепи лампы красного огня, кроме исправного состояния самой лампы, проверяется исправность всех монтажных проводов и перемычек.

Контроль повреждения цепи двойного снижения напряжения необходим

потому, что при выключении реле *ДСН* на светофорные лампы подается пониженное напряжение и резко снижается видимость сигнальных показаний светофоров в дневное время.

Автоблокировка переменного тока

- блок-участок занят, лампа красного огня исправна, реле *ДСН* под током.
- блок-участок свободен, контролируемый объект исправен.
- отсутствует основное питание; контроль происходит только при свободном блок-участке.
- перегорела основная или дополнительная нить накала лампы красного огня или обесточилось реле *ДСН*; контроль осуществляется при свободном и занятом состояниях блок-участка.
- отсутствует резервное питание, контроль осуществляется только при свободном состоянии блок-участка.

4.7 Выбор системы электрической централизации

С целью повышения пропускной способности и повышения безопасности движения поездов промежуточные и участковые станции оборудуют устройствами электрической централизации ЭЦ.

Основной элементной базой системы ЭЦ является релейная аппаратура, поэтому эта система управления получила название релейной централизации. Релейная централизация в соответствии с требованиями ПТЭ не допускает: открытие входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь; перевод стрелок под составом; открытие сигналов, соответствующих данному маршруту, если стрелки не установлены в надлежащее положение и не заперты в этом положении, а сигналы враждебных маршрутов не закрыты; перевод входящей в маршрут стрелки или открытие сигнала враждебного маршрута при открытом сигнале, ограждающем установленный маршрут.

В состав релейной централизации входят: аппарат управления; релейная аппаратура, обеспечивающая требования по безопасности движения поездов; источники питания; стрелочные электроприводы для централизованного управления и контроля положения стрелок; светофоры, электрические рельсовые цепи; кабельные сети.

По способу размещения аппаратуры управления и источников питания релейную централизацию строят с местными и центральными зависимостями и источниками питания. При местных зависимостях релейную аппаратуру размещают в релейных будках в горловинах станции; при центральных — в центре станции на посту ЭЦ или в станционном здании. Местные источники в виде аккумуляторных батарей устанавливают в батарейных шкафах у входных светофоров и в районе стрелочных горловин.

В устройствах релейной централизации применяют два способа управления — индивидуальный (раздельный) и маршрутный.

При индивидуальном управлении перевод стрелок, входящих в маршрут, и открытие светофоров осуществляют нажатием отдельных кнопок или переводом коммутаторов, расположенных на пульте дежурного; маршрутном — перевод стрелок и открытие светофора осуществляют последовательным нажатием двух кнопок — начала и конца маршрута.

Применяют несколько разновидностей систем релейной централизации.

Релейная централизация с местными зависимостями и местными источниками питания (РЦМ). Система РЦМ применялась на малых станциях (до 15 стрелок). Релейная аппаратура и источники питания размещались в релейных будках или шкафах в горловинах станции. Недостатком системы является рассредоточенность аппаратуры и источников питания, что усложняет обслуживание и удорожает строительство. Эту систему в новом строительстве не применяют.

Релейная централизация с центральными зависимостями и местными источниками (РЦЦМ). В системе РЦЦМ пост электрической централизации не строят, и релейную аппаратуру размещают в станционном здании, где находится дежурный по станции (ДСП), и частично в релейных шкафах, установленных у входных и выходных светофоров станции; источники питания в виде аккумуляторных батарей помещены в батарейных шкафах, установленных у входных светофоров и в районе стрелочных горловин. В системе применен принцип раздельного управления, которое ведется с пульта управления. Недостатками системы являются: рассредоточенность аппаратуры, источников питания, применение низковольтных электроприводов, большого числа аккумуляторов, отсутствие маневровых маршрутов. Данную систему применяют ограниченно на промежуточных станциях малодеятельных участков.

Релейная централизация с центральными зависимостями и центральными источниками питания (РЦЦ). Релейную аппаратуру и источники питания размещают на посту электрической централизации, что улучшает условия обслуживания, позволяет применять более совершенные источники питания. Сначала данную систему применяли на участковых станциях, где управление ведется с пульт-табло, на котором размещены стрелочные и сигнальные кнопки.

Нажатием стрелочных кнопок производят раздельный перевод стрелок, сигнальных кнопок — открытие сигналов.

В данной системе электрические схемы строят по плану станции, что значительно упрощает схемы, сокращает расход релейной аппаратуры и позволяет, кроме поездных маршрутов, включать централизованные маневровые маршруты. С целью унификации полная схема для всех видов маршрутов разделена на типовые схемные узлы, из которых может быть построена полная схема централизации для станции с любым путевым развитием.

Управление ведется с пульта блочного типа с желобковой сигнализацией, на котором у повторителей поездных и маневровых светофоров

расположены маршрутные кнопки.

Последовательным нажатием кнопок начала и конца маршрута выполняют упрощенный маршрутный набор простых поездных и маневровых маршрутов.

Релейная централизация с центральными зависимостями, центральными источниками питания и маршрутным управлением.

Релейная аппаратура и источники питания размещены на посту ЭЦ, где для управления имеется пульт-табло или пульт-манипулятор с маршрутными кнопками.

При установке маршрута последовательным нажатием кнопок начала и конца маршрута осуществляют набор задания поездных и маневровых маршрутов. По окончании набора происходит одновременный перевод всех стрелок в маршруте и после их перевода — открытие сигнала. Маршрутное управление позволяет устанавливать самый сложный маршрут за 5—7 с вместо 30—40 с при раздельном управлении, что значительно повышает пропускную способность участковых станций.

Релейная аппаратура размещена в типовых блоках. Система в таком исполнении получила название блочной маршрутно-релейной централизации (БМРЦ). На заводе-изготовителе организовано массовое производство типовых блоков. Блочная структура упрощает проектирование, сокращает сроки строительства и улучшает условия эксплуатации. Преимущества блочной структуры позволяют применять ее и на промежуточных станциях в виде блочной электрической централизации с раздельным управлением (БРЦ).

На данной станции выбрана система БРЦ.

4.7.1 Однониточный план станции

План в однониточном изображении выполняют без масштаба. На плане показывают: расположение и нумерацию стрелок и светофоров, специализацию путей, разметку изолирующих стыков из условий габаритных границ каждого пути и максимально полезных длин приемо-отправочных путей, профиль подхода к станции, ординаты стрелок и светофоров от оси поста ЭЦ до объекта управления. Лист 3.

Входные светофоры устанавливают на расстоянии не менее 50 м от остяков противошерстного или от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода. Проверяют, чтобы расстояние до выходного светофора было не менее тормозного пути при полном служебном торможении пассажирского поезда, движущегося со скоростью 120 км/ч, грузового — 80 км/ч.

На главных путях и боковых, по которым осуществляется безостановочный пропуск поездов со скоростью более 50 км/ч, применяют мачтовые поездные светофоры, на остальных путях карликовые. Для

выполнения маневровой работы в горловине станции устанавливают маневровые карликовые светофоры. На отправочных путях маневровые светофоры совмещают с выходными. Ординаты установки светофоров зависят от расстояния до остряков стрелочных переводов.

Расстояние определяют по ширине междупутья, радиусу кривой, марке крестовины и типу светофора (находится по типовым таблицам).

Полезную длину приема-отправочных путей определяют от выходного светофора одной горловины до изолирующих стыков другой при отсутствии выходных светофоров в другой горловине или между предельными столбиками противоположных горловин при отсутствии выходных светофоров в обеих горловинах.

Станционные поездные и маневровые светофоры обозначают буквами или буквами и арабскими цифровыми индексами. Полное обозначение (литер) поездного светофора зависит от направления движения и специализации приема-отправочных путей.

Входные светофоры четного направления обозначают *Ч*, выходные с путей Н1, Н2, Н3, Н4, Н5. Маневровые светофоры в нечетной горловине станции обозначают буквой *М* с возрастающими нечетными номерами в направлении к оси станции, например М2, М4 и т.д. На плане станции также показывают в нормальном (плюсовом) положении все централизуемые стрелки и их нумерацию. В нечетной горловине станции стрелки нумеруют порядковыми нечетными номерами, возрастающими в направлении к оси станции, в четной — порядковыми четными.

Сверху схематического плана указывают расстояния (ординаты) стрелок и сигналов от оси поста ЭЦ. Ординаты стрелок находят по типовым таблицам в зависимости от типа стрелок и их укладки в стрелочной горловине.

4.7.2 Двухниточный план станции

На основании схематического плана станции с расстановкой изолирующих стыков для образования разветвленных и неразветвленных рельсовых цепей составляют двухниточный план изоляции станционных путей. Лист 3.

На этот план переносят изолирующие стыки с одониточного плана и показывают размещение путевого оборудования рельсовых цепей.

После расстановки изолирующих стыков для образования стрелочных и путевых секций стрелочной горловины станции показывают чередование полярности в смежных рельсовых цепях. Условную плюсовую рельсовую нить каждой рельсовой цепи изображают утолщенной, минусовую — тонкой.

В одониточных рельсовых цепях при электрической тяге утолщенной показывают рельсовую нить, по которой пропускают ТЯГОВЫЙ, на стрелочных переводах. Его, как правило, пропускают через крестовину стрелки. На двухниточном плане также показывают: наложение кодирования АЛС по главным и всем боковым путям, по которым предусматривается

безостановочный пропуск и движение поездов по сигналам сквозного прохода входного светофора со скоростью более 50 км/ч; канализацию тягового тока для защиты приборов рельсовых цепей от влияния тягового тока. Правильность установки объединяющих тяговых соединителей и дроссельных перемычек отражается на вспомогательной схеме пропуска тягового тока по станции. На этой схеме изображают все двухниточные рельсовые цепи, объединяющие дроссельные перемычки и тяговые междупутные соединители, образующие контуры прохождения тягового тока. По нормативным условиям контур должен состоять не менее чем из десяти рельсовых цепей при электротяге постоянного тока и не менее шести рельсовых цепей — переменного тока.

Правильность расстановки изолирующих стыков на двухниточном плане из условий обеспечения чередования полярности в смежных рельсовых цепях проверяют с использованием метода замкнутых контуров. По этому методу схему станции вычерчивают в однониточном изображении, наносят изолирующие стыки в стрелочной горловине и на приемо-отправочных путях станции. В каждой разветвленной рельсовой цепи показывают изолирующие стыки, установленные по прямому пути или отклонению. Чтобы получить конфигурацию замкнутого контура, в острые углы каждого стрелочного перевода вписывают дуги и по ним определяют замкнутость контура.

Принцип метода заключается в том, что в каждом замкнутом контуре подсчитывают число пар изолирующих стыков; если по внутренней нити двухниточного плана получается четное число стыков, то чередование полярности обеспечивается, нечетное — не обеспечивается и необходимо переставить стыки.

По главным путям предусмотрено наложение кодирования АЛС током частотой 50 Гц. Двухниточные рельсовые цепи на путях кодирования исключают асимметрию тягового тока и позволяют осуществить наложение кодирования АЛС. Устойчивое кодирование на стрелочных участках достигается тем, что изолирующие стыки внутри стрелочных переводов установлены не по главному пути, а по отклонению. По условиям работы АЛС допускается установка стыков по главному пути не более чем на одной стрелке по кодируемому пути.

4.7.3 Схемы кодирования станционных рельсовых цепей сигналами АЛС

Для кодирования станционных рельсовых цепей применяются трансмиттерные реле, которые устанавливаются по одному на каждый кодируемый релейный конец рельсовых цепей при кодировании с релейного конца с занятием соответствующей рельсовой цепи (при автономной тяге и электрической тяге переменного тока) и по одному на подход, оборудо-

ванный автоблокировкой, для кодирования всех типов рельсовых цепей переменного тока с питающего конца, а также на каждый кодируемый приемо-отправочный путь или подход для кодирования с релейных концов рельсовых цепей в случае предварительного кодирования. Лист 3.

В качестве датчика импульсов для кодирования рельсовых цепей в маршрутах приема и передачи и для приемо-отправочных путей применяются кодовые трансмиттеры типов КПТШ-515 и КПТШ-715. Эти трансмиттеры вырабатывают три вида кодов (*З*, *Ж*, *КЖ*). Причем коды трансмиттера КПТШ-515 отличаются от аналогичных кодов трансмиттера КПТШ-715 длительностью импульсов и интервалов при одинаковом числе импульсов в цикле.

Трансмиттерные реле изолированных участков включаются фронтовым контактом соответствующего кодово-включающего реле *НКВ* для нечетного приема и *ЧКВ* для четного приема.

При кодировании с занятием стрелочного участка каждое трансмиттерное реле включается через тыловой контакт повторителя путевого реле соответствующего кодируемого участка. В цепи трансмиттерного реле имеются фронтовые контакты повторителей путевых реле, следующих по ходу движения участков, выключающие данное трансмиттерное реле после вступления поезда на эти участки, что ускоряет возбуждение путевого реле после освобождения данного изолированного участка.

Назначение фронтового контакта исключающего реле *ЛЧИ* в цепи реле *ЛПРТ* аналогично описанному выше контакту реле *ЛНИ* в цепи реле *ЛПКВ*.

Трансмиттерные реле приняты типа ТШ-2000, питаются переменным током напряжением 110 В.

Коды подключаются к питающему концу определенной рельсовой цепи соответствующим секционным или путевым кодово-включающим реле *ПКВ* или *СКВ*.

Трансформаторы для посылки кодов АЛС в рельсовые цепи данной горловины подключаются к этим шинам через фронтовые контакты секционных и путевых кодово-включающих реле *СКВ* и *ПКВ* соответствующих участков.

Секционные и путевые кодово-включающие реле *СКВ* и *ПКВ* каждого участка возбуждаются при вступлении поезда на предыдущий участок и находятся под током до занятия поездом следующего участка. Таким образом, одновременно находятся под током реле *СКВ* или *ПКВ* двух смежных участков, что требует двух шин кодирования для исключения обходных цепей питания через одновременно замкнутые фронтовые контакты реле *СКВ* или *ПКВ* двух смежных рельсовых цепей.

При кодировании сигналами АЛС частотой 25 Гц рельсовых цепей переменного тока той же частоты (при автономной тяге с перспективой электрификации переменным током или при электрической тяге переменного тока). В этой схеме также имеются две шины кодирования. Нормально к питающим трансформаторам рельсовых цепей подключено непрерывное питание (полюс *ПХЛ*) через фронтовые контакты путевых реле этих изоли-

рованных участков. Кроме этой цепи, имеется еще одна цепь непрерывного питания через тыловые контакты секционных и путевых кодово-включающих реле *СКВ* и *ПКВ* этих участков. При возбуждении этих реле через их тыловые контакты отключается непрерывное питание, а через фронтные контакты подключается соответствующая шина кодирования, т. е. до вступления поезда на данный изолированный участок подготавливается цепь кодирования рельсовой цепи. С занятием поездом данного изолированного участка его путевое реле отпускает якорь и своим фронтным контактом выключает цепь непрерывного питания рельсовой цепи. После размыкания фронтного контакта путевого реле в рельсовую цепь поступают коды АЛС от шины кодирования.

Обезличенные приемо-отправочные пути кодируются как с релейного, так и с питающего концов.

В случае предварительного кодирования приемо-отправочных путей кодовые трансформаторы питающих и релейных концов этих путей подключаются к соответствующим шинам кодирования по приему для изолированных участков горловин, примыкающих к этим путям.

Для кодирования с питающих и релейных концов рельсовых цепей постоянного тока устанавливаются трансмиттерные реле на каждый кодируемый конец рельсовой цепи, которые включаются от кодовых трансмиттеров типа КРТШ-515 для маршрутов приема или через фронтной контакт реле-транслятора кодов с перегона в маршрутах отправления.

4.7.4 Схема управления входным светофором при центральном питании

В связи с высокими требованиями к входному светофору и необходимостью ограждения станции при повреждении кабеля схема предусматривает дополнительное местное резервное питание лампы красного огня переменным током от высоковольтной линии автоблокировки. Второй особенностью схемы является установка огневых реле в релейном шкафу входного светофора с включением их во вторичную обмотку сигнальных трансформаторов последовательно с нитями светофорных ламп. Лист 2.

Такое включение огневых реле исключает удержание якоря огневого реле при перегорании лампы за счет тока утечки через емкость между жилами кабеля в случае большого удаления входного светофора от поста ЭЦ. Эта схема включения практически не зависит от этого расстояния. Каждая сигнальная лампа входного светофора питается с поста ЭЦ по отдельной двухпроводной цепи с двухполюсным размыканием контактов станционных сигнальных реле.

В качестве сигнальных трансформаторов для разрешающих огней применены трансформаторы типа СТ-5, а для красного огня — трансформатор типа СОБС-2А. В качестве огневых применены реле типа АОШ2-180/0,45. Лампы желтых и красных огней двухнитевые.

Лампы желтых огней переключаются на резервную нить при перегорании основной в релейном шкафу контактами реле *СОЖ*, являющимися повторителем станционного реле *СОЖ*. Лампа красного огня имеет два огневых реле *КО* и *РКО*. Нормально, если светится красный огонь, целостность основной нити контролируется через низкоомную обмотку огневого реле *КО*, а целостность резервной нити — через высокоомную обмотку реле *РКО*.

С перегоранием основной нити красного огня реле *КО* отпускает якорь и своим контактом переключает в цепи резервной нити высокоомную обмотку реле *РКО* на низкоомную, включая тем самым резервную нить красного огня. С включением разрешающего сигнального показания на светофоре контактами огневых реле *30*, *1ЖО* и их повторителя *ЖЗО* реле *РКО* обесточивается, а основная и резервная нити соединяются последовательно и контролируются в холодном состоянии через высокоомную обмотку реле *КО*.

Реле *30* и *1ЖО* имеют два медленнодействующих повторителя *ЖЗО* и *ЖЗОМ* для исключения проблеска красного огня в момент переключения фидеров питания на центральном посту и переключения сигнального показания с зеленого на желтый в случае перегорания лампы зеленого огня.

Для переключения лампы красного огня на местное питание от высоковольтной линии автоблокировки в релейном шкафу установлено аварийное реле *СА*, через контакты которого питается сигнальный трансформатор лампы красного огня. Лампы разрешающих огней входного светофора питаются от шин питания *ПХР*, *ОХР* напряжением 220В в нормальном режиме и 110В в режиме двойного снижения напряжения (*ДСН*). В связи с тем что лампа красного огня имеет резервное питание, центральное питание лампы красного огня обеспечивается от цепи *ПХР1*, *ОХР* напряжением 220В, а режим двойного снижения напряжения — переключением выводов вторичной обмотки сигнального трансформатора *К* контактом реле *ДСН* в релейном шкафу.

Разрешающие показания включаются контактами сигнального реле *НС*. В маршруте приема поезда на главный путь реле *НГМ* находится под током, и питание получает одна лампа желтого огня. Если в установленном маршруте приема на главный путь открыт выходной светофор с главного пути (безостановочный пропуск), то под током находится реле *НЗС* и на входном светофоре будет включен зеленый огонь.

В маршруте приема поезда на боковой путь реле *НЗС* и *НГМ* находятся без тока и на входном светофоре будут светиться одновременно два желтых огня. Мигающий режим питания светофорных ламп обеспечивается шунтированием фронтным контактом реле *МГ* резисторов сопротивлением 2,2 и 2,7 кОм в цепи питания сигнального трансформатора с проверкой исправности цепи мигания (фронтный контакт реле *НКМГ*).

В режиме двойного снижения напряжения для исключения отпущения якоря огневого реле в интервале резистор сопротивлением 2,7 кОм шунтируется контактом реле *ДСН*. В цепи питания разрешающих огней светофора включены тыловые контакты реле *НПС* и фронтный контакт реле *НВНП*,

обеспечивающие выключение огней при нажатии кнопки пригласительного сигнала или появлении на светофоре неправильного показания.

Лампа пригласительного огня светофора в мигающем режиме питается через контакт реле *МГ* при возбужденном сигнальном реле пригласительного сигнала *НПС* и обесточенном противоповторном реле *НППС* с проверкой исправности приборов мигания контактом реле *НМГС*.

С включением пригласительного сигнала реле *НМГС* получает питание через фронтные контакты реле *НПС* и *КМГ*.

Для контроля фактического показания светофора на посту ЭЦ предусматриваются реле-повторители огневых реле: *НКО* — контролирует основную и резервную нити лампы красного огня; *НЗЖО* — контролирует лампу зеленого или верхнего желтого огня; *Н2ЖБО* — контролирует лампу нижнего желтого или пригласительного огня, а также аварийное реле *НА*, передающее информацию о перегорании ламп или выключении питания в релейном шкафу. Повторители огневых реле в релейном шкафу входного светофора питаются постоянным током (*П*, *М*) напряжением 20В от двух блоков питания типа БПШ, подключенных параллельно первичной обмотке сигнального трансформатора *КТ*. Провода *ЛПХ*, *ЛОХ* получают питание 220В переменного тока от трансформатора ОМ основной цепи питания автоблокировки. Для контроля резервного питания (*ПХ*, *ОХ*) красной лампы в релейном шкафу установлено аварийное реле *А*. Предохранители 20 А в цепи *ПХ-ОХ* служат для отключения питания при производстве работ в релейном шкафу.

Кроме резервного питания красной лампы, от высоковольтной линии автоблокировки в релейном шкафу питаются осветительные лампы, штепсельные розетки, служащие для подключения паяльника и переносной лампы, и электрообогревательные элементы, в качестве которых используются резисторы типа ПЭВ.

Огневые реле желтых огней снова притянут якоря, возбудятся их повторители *НЗЖО* и *Н2ЖБО*, но поскольку реле *НСОЖ* отпустило якорь и разомкнуло цепь самоблокировки, через тыловой контакт реле *НСОЖ* замкнется цепь самоблокировки реле *НВНП*. Реле *НВНП* имеет замедление на отпускание якоря, превышающее время с момента размыкания фронтного контакта *НСОЖ* до повторного возбуждения повторителей огневых реле. Если после обесточивания реле *НСОЖ* за время замедления реле *НВНП* не возбудятся повторители огневых реле, что свидетельствует о перегорании резервной нити желтых ламп, то реле *НВНП* отпустит якорь и разомкнет цепь питания разрешающих огней. В релейном шкафу обесточатся огневые реле *1Ж0* и *2Ж0*, которые включают на светофоре красный огонь. Одновременно реле *НВНП* разомкнет цепь блокировки реле *НРУ*, которое разомкнет цепь блокировки сигнального реле *НС*.

Для исключения повторного открытия сигнала с неправильным показанием в цепи возбуждения реле *НВНП* параллельно его собственному контакту включен контакт замыкающего реле *НПЗ*. Если реле *НВНП* отпустит якорь, то повторно его можно возбудить только после полного

размыкания маршрута. Чтобы исключить перекрытие сигнала при переключении питающих фидеров, реле *НСО*, *НСОЖ* и *НВНП* имеют цепь подпитки через тыловые контакты реле *НКС*.

Реле *НКПС* контролирует лампы пригласительного, а реле *НКМГ* - зеленого или верхнего желтого огня в мигающем режиме.

5. Предупреждение и устранение отказов в схемах смены направления

Для быстрого отыскания и устранения отказа в устройствах автоблокировки большое значение имеет правильное определение характера отказа по имеющейся индикации на пульте дежурного по станции. Если для двухпутных участков использование этой индикации не требует дополнительных пояснений, то для однопутных их следует дать.

Перед тем как приступить к поиску отказа в схеме автоблокировки, необходимо внимательно уяснить состояние схемы смены направления и схемы известителей приближения или удаления. Состояние этих схем контролируется лампочками «Контроль перегона», «Прием», «Отправление», *1уп*, *2уп*, *1уу*, *2уу*. Дополнительная информация может быть получена также при попытке осуществить смену направления с помощью вспомогательных кнопок ВК.

Характерные признаки отказов и наиболее вероятные причины приведены в табл. 21 для автоблокировки с двухпроводной схемой смены направления (альбомы АБ-2, АБ-4, АБ-8-72, АБ-2-50-73) и для автоблокировки с четырехпроводной схемой смены направления (альбомы АБ-14, АБ-16, АБ-14-73). Технология поиска отказов рассчитана на то, чтобы довести поиск до конкретной сигнальной точки.

Для комплексной проверки режимов работы двух- и четырехпроводной схемы смены направления разработана специальная технология, предусматривающая фиксацию тока в проводе *Н* или *ОН* на одной из станций. Для измерений используется миллиамперметр с нулем посередине или два миллиамперметра, включенные встречно.

Измерения выполняют в такой последовательности. При нажатии на станции приема кнопки смены направления и возбуждения реле *В* в линию поступает импульс тока обратной полярности 40—60 мА. Амперметр четко фиксирует этот импульс. После изменения полярности реле направления на станции отправления и обесточивания реле *В* до отпадания якоря медленнодействующего реле *КП* станции приема последовательно с источником питания станции приема включается источник питания станции отправления. Амперметр в это время должен показывать ток 80—120 мА. После отпускания якоря реле *КП* снимается питание со станции приема, и амперметр должен фиксировать ток обратной полярности 40—60 мА.

Признаки отказа	Вероятные причины отказа	Способы отыскания причины отказа
Двухпроводная схема смены направления		
Ложная занятость перегона, станция стоит на «отправлении», на соседней станции индикации ложной занятости нет	Сообщение проводов Н, ОН	Последовательным отключением проводов на нулевых клеммах и в кабельном ящике и посредством измерения отыскать место короткого замыкания проводов Н, ОН.
Ложная занятость перегона на обеих станциях	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обрыв проводов Н, ОН 2. Обрыв цепей Н, ОН контактами обесточенного путевого реле на какой-либо перегонной точке. 3. Недостаточное напряжение питания цепи смены направления 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверить целостность проводов Н, ОН на пайке, стативе, кроссировке, на резисторах 400 и 100 Ом. 2. Выяснить причину и устранить ложную занятость блок-участка 3. Если мал ток в цепи смены направления, проверить диоды в блоке питания, исправность ПТМ, контакт движка на резисторе 400 Ом
После отправления поезда ложная занятость стрелочной секции или первого участка удаления	Повреждена рельсовая цепь стрелочной секции, транзиттерное реле на входном сигнале осталось под током	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отключить провод Т в РШ входного сигнала или РШ выходных сигналов или в помещении ДСП, провод поставить на место 2. Отыскать повреждение в рельсовой цепи стрелочной секции
Станция стоит на приеме, предвходной сигнал горит красным	<ol style="list-style-type: none"> 1. Неисправность линейных проводов от ДСП до сигнальной 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверить исправность проводов.

огнем	точки	Проверить контакт на резисторах 400 и 1000 Ом.
При смене направления станция в положении «отправление» не развернулась. Перегон и первый участок показывает занятость	2. Неисправность блока питания линейной цепи. 1. Недостаточное замедление реле ВР на данной станции и реле КПР, КППР на соседней станции 3. Неисправность линейных проводов Н, ОН	2. Проверить исправность диода и ПТМ 1. Заменить конденсаторы 2. Блок питания на станции приема 3. Проверить состояние разрядников, кроссировок

Во время работы схемы направления стрелка прибора не должна отклоняться на нуль (разрыв цепи в период перелета контактов реле стрелка амперметра не успевает фиксировать из-за инерционности). Если во время смены направления прибор хотя бы очень короткое время будет фиксировать нулевое положение, это будет указывать, что в схеме имеются неисправности. Часто это происходит из-за кратковременного обесточивания реле *ПЖ* или *ЛПП* вследствие обрыва цепи или потери емкости электролитических конденсаторов или из-за резкого искажения кодовых циклов, что приводит к нечеткой работе счетчиков *Л* и *ЛА* дешифраторной ячейки и задержке возбуждения реле *Ж*.

6. Психологические аспекты электробезопасности

В последние годы выполнено немало исследований теоретического и прикладного характера в области электробезопасности, большинство из которых посвящено разработке и совершенствованию технических средств и мер по предупреждению электротравматизма. Однако, судя по выводам, к которым пришли многие исследователи, профилактика электротравматизма должна включать комплекс органически взаимосвязанных вопросов технического, организационного, социально-психологического и правового характера.

В шестидесятых годах вопросы психологии безопасности труда были рассмотрены с венгерскими специалистами по проблемам психофизиологии труда. В СНГ психологические причины, порождающие несчастные случаи, и вопросы проявления их закономерностей были исследованы. Ряд оригинальных статей опубликован за последние годы в журналах «Безопасность труда в промышленности», «Вопросы психологии» и других изданиях. Вместе с тем, вопросы психологии электробезопасности не нашли еще, к сожалению, должного отражения в фундаментальных трудах по электробезопасности. Исключением является работы В.Е. Манойлева. Следует отметить, что попытка оценить роль психологических причин в возникновении электротравматизма была предпринята еще в 1959 г.

В настоящее время признается, что большинство несчастных случаев происходит в результате сочетания человеческого и машинного факторов. Многофакторный, системный подход к изучению электротравматизма на основе взаимодействия факторов в единой системе человек — электроустановка — среда позволяет наиболее эффективно решать сложные проблемы снижения уровня электротравматизма. Исходя из того, что электротравматизм следует рассматривать как следствие не совершенства данной системы, общая направленность борьбы с ним заключается в изучении ее закономерностей с целью повышения надежности и устойчивости.

Один из важнейших элементов рассматриваемой системы—так называемый человеческий фактор. Согласно данным международной статистики, главным виновником несчастных случаев является, как правило, не техника, не организация труда, а сам работающий человек, по тем или иным причинам не соблюдающий правила техники безопасности, нарушающий нормальное течение трудового процесса, не использующий предусмотренные средства защиты и т. п. Как показывает практика, проблема безопасности не разрешается одним только техническим путем. Более того, с совершенствованием и усложнением техники, повышением ее надежности небезопасности влияние человеческого фактора становится более заметным.

Весьма важны вопросы, связанные с влиянием психофизиологических и социально-психологических факторов на возникновение электротравматизма. Немало несчастных случаев и аварий в электроустановках обусловлено невнимательностью работающих, т.е. отсутствием у них сосредоточенности, устойчивости внимания, изменением его направленности и др. Эти качества особенно необходимы диспетчерам на электростанциях, дежурным на подстанциях, электроналадчикам, электромонтажникам, электромеханикам СЦБ и связи и другому электротехническому персоналу.

Психологическими средствами развития этих качеств являются системы тренировок внимания, а также противоаварийных тренировок, воспроизводящих ряд типичных аварийных ситуаций и воспитывающих готовность к неожиданным ситуациям и адекватную реакцию на них. Не менее важный фактор- правильное трудовое воспитание, при котором соблюдение правил безопасности может и должно стать трудовым навыком, выполнение которого будет привычкой. Формирование трудовых привычек представляет собой один из радикальных способов предупреждения ошибочных действий и несчастных случаев. Вместе с тем, некоторые люди не способны выработать в себе такие привычки. К сожалению, психологические особенности электрика пока ещё недостаточно изучены, а следовательно, и не отражены в публикациях на эту тему.

Разработка психогрaмм электрика как системы профессиональных качеств, оставляющих психологическую квалификацию профессии, и проведение профессионального отбора на этой основе, позволяет в значительной степени уменьшить электротравматизм.

Велика роль руководителя коллектива как лица, ответственного за управление безопасностью и создание необходимого психологического климата при решении этой задачи, непримиримого к нарушению правил безопасности как одной из форм антиобщественного поведения. Продуманное комплектование производственных коллективов и групп, целенаправленная работа по выработке правильных соотношений личных интересов и интересов коллектива, производства, воспитание черт общественного характера личности (коллективизм, честность, оптимизм, принципиальность и устойчивость) - немаловажные пути повышения электробезопасности.

Нельзя не остановиться на вопросах преодоления текучести рабочих кадров. Известно, что энергетические службы предприятий относятся к категориям вспомогательных, работники которых имеют меньшие должностные оклады, чем рабочие основных производственных цехов. Это порождает порой текучесть кадров и незаконное совмещение профессий. В результате возможны травмы, так как совмещение профессий разумно лишь в том случае, когда рабочий обучен им и имеет соответствующую квалификационную группу по электробезопасности.

В некоторых организациях человеческому фактору начинают уделять определённое внимание. Так, несомненно заслуживает одобрения опыт

РЭУ Иркутскэнерго, разработавший и внедривший методику обзоров несчастных случаев и бесед по технике безопасности, в основу которой положен анализ социально-психологических причин нарушений правил безопасности.

Свердловским ВНИИ охраны труда разработаны методические рекомендации по профессиональному отбору и определению профессиональной пригодности электротехнического персонала; Киевским НИИ гигиены труда и профзаболеваний, службой охраны и окружающей среды ПО Ростехэнерго так начаты работы в этом направлении.

Разумеется, вопросы социально-психологического и психофизиологического характера очень сложны, недостаточно изучены и требуют больших дальнейших исследований. Для всестороннего установления причин электротравматизма необходимы конкретные социологические исследования и изучение влияния психофизиологических особенностей человека на подверженность его электротравме. В этой связи заслуживают внимания работы, проведенные в Московском институте нефти и химии им. Губкина, по исследованию причин травматизма в оценке пострадавшего.

В вопросах профилактики электротравматизма немалое значение имеет надежность второго элемента системы — электроустановок (соответствие их конструкций требованиям безопасности, правильный монтаж и уровень эксплуатации).

Нельзя не придавать значения и третьему элементу рассматриваемой системы — окружающей среде, условия которой могут быть:

комфортными (все элементы окружающей среды обеспечивают нормальную жизнедеятельность организма человека);

некомфортными (один из элементов внешней среды существенно отклоняется от норм);

невыносимыми (существование человека невозможно без специального защитного оборудования, изолирующего организм от опасной внешней среды).

Стремление к созданию комфортных условий труда способствует повышению уровня электробезопасности. Анализ причин несчастных случаев, связанных с поражением электрическим током, показывает, что во многих случаях они возникали из-за слабой освещенности, повышенной влажности или высокой температуры, наличия в воздухе химически активных веществ, понижения атмосферного давления, влияния электромагнитных полей и статического электричества, наличия шума, вибрации, монотонности в работе и т. п. Необходимо, чтобы на стадии проектирования были тщательно проанализированы потенциально опасные и вредные факторы, которые могут возникнуть при монтаже, эксплуатации и ремонте проектируемого объекта, и предусмотрены условия безопасной работы и необходимые защитные меры.

Весьма существенным недостатком в общем комплексе работ по профилактике электротравматизма является отсутствие учёта

микроэлектротравм (не повлекших наступления нетрудоспособности) с кратким описанием обстоятельств их возникновения и наблюдения за лицами, перенёсшими электротравмы. Такой учёт необходим, во-первых, потому, что причины, приводящие к микротравмам и электротравмам с потерей трудоспособности, как правило, одни и те же.

Следовательно, анализ причин микротравм и принятие необходимых мер позволят исключить или уменьшить количество электротравм с более тяжелым исходом. Во-вторых, у лиц, перенесших электротравмы, наблюдаются их последствия, кроме того, электротравма может оказать провоцирующее действие на скрытые или начальные формы некоторых заболеваний. Поэтому осуществление своевременных лечебно-профилактических мер для лиц, перенесшим электротравму, будет способствовать быстрее их реабилитации.

Наконец, следует остановиться на отдельных вопросах правового характера методических указаниях по расследованию производственного электротравматизма причины, обуславливающие электротравму, подразделены на технические, организационно-технические и организационно-социальные. Такое деление является неполным и спорным хотя бы потому, что вопросы социально-психологического и психофизиологического характера не нашли здесь отражения. Можно также говорить и о других существенных недостатках предложенной классификации.

Представляется также, что круг лиц, участие которых обязательно в рассмотрении причин электротравмы, следует расширить. Для наиболее полного и объективного расследования причин несчастного случая должны быть привлечены: врач, специалист по НОТ, психолог, специалисты-эксперты. Только в этом случае можно будет установить причинно-следственные связи несчастного случая, характер обстоятельств и мотивацию поведения пострадавшего.

7. Заключение

В данной выпускной работе на тему: «Интервальное регулирование движения на перегоне с учетом скоростного движения» написан аналитический обзор развития систем интервального движения на перегоне.

Представлены технические требования, согласно ПТЭ, к системам автоблокировок. Выполнена расстановка светофоров на однопутном перегоне с учетом интервала попутного следования.

Выбрана система интервального регулирования движения поездов - числовая кодовая автоблокировка. Используются типовые схемные решения. Сделан расчет рельсовой цепи, частотой 50Гц, длиной 2,15 км.

Разработана увязка перегона со станцией. Применена система частотного диспетчерского контроля.

Выполнен односторонний и двусторонний план станции, использованы рельсовые цепи с фазочувствительным приемником. Предусмотрено кодирование по приему и отправлению. Сделан анализ отказов четырехпроводной схемы смены направления.

В разделе «Охрана труда» рассмотрены психологические аспекты электробезопасности.

Список использованных источников

1. Путевая блокировка и авторегулировка/Под ред. проф. Н.Ф.Котляренко. Изд. 3-е.- М.: Транспорт, 1983.
2. Новиков А.А., Петров А.Ф., Степанов Н.М. Проектирование автоматической блокировки на железных дорогах. -М.: Транспорт, 1979.
3. Казаков А.А., Бубнов В.Д., Казаков Е.А. Системы интервального регулирования движения поездов. -М.: Транспорт, 1986.
4. Казаков А.А., Бубнов В.Д., Казаков Е.А. Автоматизированные системы интервального регулирования движения поездов. -М.: Транспорт, 1995.
5. Казаков А.А., Бубнов В.Д., Казаков Е.А. Станционные устройства автоматики и телемеханики. -М.: Транспорт, 1990.
6. Рельсовые цепи магистральных железных дорог. Справочник/ Под ред. В.С. Аркатова. -М.: Транспорт, 1982.
7. Дмитриев В.Р., Смирнова В.И. Электропитающие устройства железнодорожной автоматики, телемеханики и связи. Справочник. -М.: Транспорт, 1983.
8. Петров А.Ф., Цейко Л.П., Ивенский И.М. Схемы электрической централизации промежуточных станций. -М.: Транспорт, 1987.
9. Балинт И., Мурани М. Психология безопасности труда.— М.: Профиздат, 1968.
10. Котик М. А. Психология и безопасность. — Таллин: Валгус, 1981.
11. Манойлов В. Е. Основы электробезопасности. — Л.: Энергоатомиздат, 1985.