

Тысячи километров наших железных дорог оборудованы автостопами с автоматической локомотивной сигнализацией.

В последнее время автостопы на участках железных дорог как с полуавтоматической блокировкой, так и с электрожелезной системой усовершенствованы. Широко внедряется новая система автоматической локомотивной сигнализации с автостопом точечного типа (двухчастотный автостоп), разработанная на базе одночастного точечного индуктивно-резонансного автостопа.

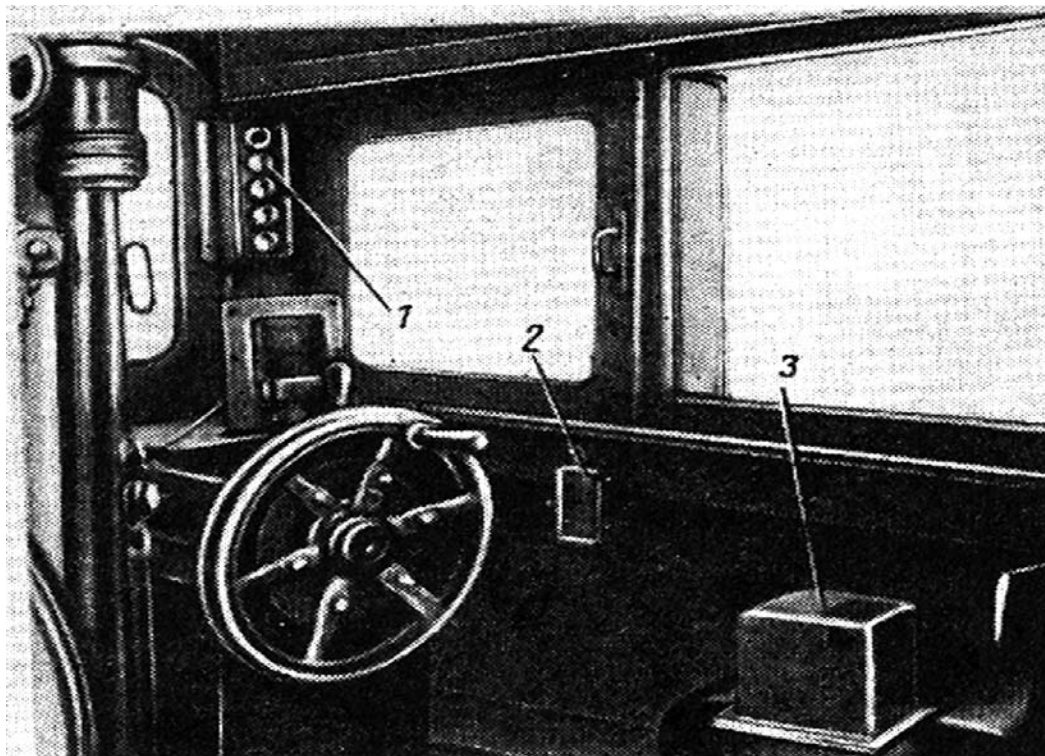


Рис. 294. Установка приборов локомотивной сигнализации и автостопа в будке машиниста:
1 – локомотивный светофор; 2 – рукоятка бдительности; 3 – электропневматический клапан

Такая система в отличие от одночастотного автостопа обеспечивает кратковременное (в течение 7-8 сек.) повторение показаний путевых светофоров на локомотивных в будке машиниста.

Повторение показаний путевых сигналов при точечных автостопах значительно облегчает работу машинистов по безопасному вождению поездов, особенно при плохой видимости и неблагоприятных атмосферных условиях.

В применяемой на дорогах сети локомотивной сигнализации не контролируется скорость движения поезда.

Разработанная и испытываемая в прошлом времени новая система автоматической локомотивной сигнализации осуществляет контроль скорости движения поездов при зелёном огне светофора (максимально допускаемая скорость), жёлтом огне (40 км/час) и условно разрешающем огне (не выше 15 км/час).

Это достигается благодаря операционным устройствам, связанным с валом скоростемера.

В случаях превышения указанных скоростей автостоп приводит в действие автотормоза и обеспечивает экстренную остановку поезда.