

Elektrotekniska byråer:

Reg.nr Ebr 17541

SL/Lg

Beskrivning av anordning för
kontroll av utfartssignal.1. Beskrivning av utrustningen.

Anordningen är avsedd att hindra, att utfartssignal kan ställas till "kör" till stationssträcka, där tåg befinner sig.

Utrustningen består av följande delar:

- a) ett reläskåp med manövertavla, placerad på tåg
- b) en manöverlåda på plattformen, vanligen vid ställverksapparaten
- c) rälskontakter vid stationsgränserna.

Manöverorganen på tåg skall användas i samband med tåganmälan och manöverorganen på plattformen i samband med att tåg ankommer till stationen.

2. Handhavande vid tågrörelse

När "klart O till N" anmäles skall riktningsställarna för stationssträckan inställas i rätt riktning på de båda stationerna. Om föregående tåg går i motsatt riktning, får riktningsställarna dock ej ställas om, förrän det första tåget i sin helhet passerat stationsgränsen på avgångsstationen.

Utfartssignal kan ställas till "kör" på vanligt sätt, när den kontrollampa, som är märkt med namnet på angränsande station, lyser.

När tåg inkommit till stationen och förutsättningarna för anmälan av "O in i N" uppfyllts, upplåses Kl5-låset på manöverlådor på plattformen och tryckknappen för stationssträckan ifråga intryckes några sekunder.

3. Obevakad körning.

Stationens Kl4-nyckel skall normalt vara inlåst i manöverplanen på tåg. Då stationen skall lämnas obevakad, uttages nyckeln, varvid lampan, märkt "Obev körning" tändes. Kl4-nyckeln användes därefter på vanligt sätt för ställande av obevakad körning. Riktningsställarnas läge är i detta sammanhang likgiltigt.

När stationen åter blivit bevakad, inlåses Kl4-nyckeln ånyo i manöverplanen på tåg.

4. Vagnuttagning och växling över stationsgränsen.

Den röda ställaren på manöverplanen på tåg för stationsänden ifråga ställes i läget Bd. Utfartssignalerna till stationssträckan kan då ej ställas till "kör". Rälskontakten vid stationsgränsen blir då urkopplad och ställaren får följaktligen ej återställas i normalläget förrän tkl övertygat sig om, att hinder ej längre finns på stationssträckan.

5. Störningar.

För att man skall upptäcka funktionsfel i automatiken finns på tåg en kontrollampa för vardera stationsänden. Lampan skall normalt vara tänd. Den släcks i samband med att tåg passerar stationsgränsen. Om den förblir släckt, sedan tåg inkommit och tryckknappen på plattformen är intryckt, måste automatiken nödfallsutlösas.

Vissa småfordon kan påverka rälskontakterna och även efter sådana händelser kan nödfallsutlösning bli nödvändig.

Nödfallsutlösning sker på följande sätt:

Sedan tkl ånyo kontrollerat, att stationssträckan är fri, upplåses låsen under de röda ställarna för stationssträckan ifråga i bägge stationerna och ställarna fälls några sekunder mot läget "Nt". Nyckeln till låset skall normalt förvaras inlåst i kassaskåp.

6. Åtgärder under provet.

För att anläggningens användbarhet skall kunna bedömas, skall under provet antecknas alla iakttagelser av värde. Anteckningar skall göras beträffande omständigheterna varje gång nödfallsutlösning måste göras. Vidare bör tk1 i den utsträckning, det är praktiskt möjligt, genom att iaktta kontrolllamporna på plattformen kontrollera, att det ej är möjligt att ställa utfartssignal så länge stationssträcka ej är fri.

Stockholm den 8 mars 1958

Sven Lundgren