



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

(12) ЗАЯВКА НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

(21)(22) Заявка: 2012126583/11, 26.06.2012

Приоритет(ы):

(22) Дата подачи заявки: 26.06.2012

(43) Дата публикации заявки: 10.01.2014 Бюл. № 1

Адрес для переписки:

107174, Москва, ул. Новая Басманная, 2, ОАО
"РЖД", ЦУИС, директору ОАО "РЖД" по
вопросам управления интеллектуальной
собственностью Р.Ю. Тимофееву

(71) Заявитель(и):

Открытое акционерное общество
"Российские железные дороги" (RU)

(72) Автор(ы):

Воробьев Всеволод Владимирович (RU),
Воронин Владимир Альбертович (RU),
Гордон Борис Моисеевич (RU),
Кисельгоф Геннадий Карпович (RU),
Розенберг Ефим Наумович (RU)

(54) СПОСОБ КОНТРОЛЯ НАХОЖДЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА УЧАСТКЕ ПУТИ И УСТРОЙСТВО ДЛЯ ЕГО ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ**(57) Формула изобретения**

1. Способ контроля нахождения подвижного состава на участке пути, по которому в рельсовую цепь участка пути по ходу движения подвижного состава подают контрольный сигнал, который измеряют на начальном участке пути по ходу движения подвижного состава и по изменению величины принимаемого сигнала принимают решение о нахождении подвижного состава на участке пути, отличающийся тем, что на подвижном составе формируют дополнительный сигнал занятия путевого участка, который передают от момента вступления подвижного состава на участок пути до полного освобождения участка пути подвижным составом, принимают этот сигнал на начальном и конечном участках пути по ходу движения подвижного состава и по его наличию принимают решение о нахождении подвижного состава на участке пути.

2. Способ контроля нахождения подвижного состава на участке пути по п.1, отличающийся тем, что дополнительный сигнал занятия путевого участка передают по радиоканалу.

3. Система контроля нахождения подвижного состава на участке пути, содержащая подключенный к рельсовой цепи конца участка пути по ходу движения подвижного состава передающий блок путевой аппаратуры и подключенный к рельсовой цепи начала участка пути по ходу движения подвижного состава приемный блок путевой аппаратуры с функцией измерения сопротивления поездного шунта, входы управления передающего блока и выход приемного блока соединены соответственно с выходом и входом соответствующего блока аппаратуры путевой автоблокировки и электрической централизации стрелок и сигналов, отличающаяся тем, что в каждый подвижной состав со сверхнормативно повышенным сопротивлением поездного шунта введен блок формирования дополнительного сигнала занятия путевого участка, который соединен с блоком бортовой аппаратуры управления, а путевая аппаратура, размещенная в

