

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

Numéro de publication:

0 473 512 B1

(12)

FASCICULE DE BREVET EUROPEEN

(45)

Date de publication de fascicule du brevet: **05.04.95**

(51)

Int. Cl.⁶: **B61C 17/04**

(21)

Numéro de dépôt: **91402325.4**

(22)

Date de dépôt: **28.08.91**

(54)

Pupitre de commande d'une cabine de conduite d'un engin de traction pour train à grande vitesse.

(30)

Priorité: **28.08.90 FR 9010710**

(43)

Date de publication de la demande:
04.03.92 Bulletin 92/10

(45)

Mention de la délivrance du brevet:
05.04.95 Bulletin 95/14

(84)

Etats contractants désignés:
AT BE CH DE DK ES FR GB IT LI NL SE

(56)

Documents cités:
DE-A- 3 532 301

REVUE GENERALE DES CHEMINS DE FER vol. 105, no. 11, Novembre 1986, Paris FR; pages 589-599; A. Blanc et J.-C- Boutonnet: " LA CONCEPTION DES CABINES DE CONDUITE"; page 594, colonne de droite, alinéa 6, figures 16,17.

(73)

Titulaire: **GEC ALSTHOM SA**
38, avenue Kléber
F-75116 Paris (FR)

(72)

Inventeur: **Chappet, Philippe**
6, Domaine du Bois Joli
F-90200 Cravanche (FR)
Inventeur: **Garret, Didier**
5, impasse du Trovaire
F-90340 Chevremont (FR)

(74)

Mandataire: **Weinmiller, Jürgen et al**
Lennéstrasse 9
Postfach 24
D-82336 Feldafing (DE)

EP 0 473 512 B1

Il est rappelé que: Dans un délai de neuf mois à compter de la date de publication de la mention de la délivrance du brevet européen, toute personne peut faire opposition au brevet européen délivré, auprès de l'Office européen des brevets. L'opposition doit être formée par écrit et motivée. Elle n'est réputée formée qu'après paiement de la taxe d'opposition (art. 99(1) Convention sur le brevet européen).

Description

La présente invention concerne un pupitre de commande d'une cabine de conduite d'un engin de traction pour train à grande vitesse.

Un tel pupitre regroupe les commandes de traction et de freinage du train, les commandes d'ouverture et de fermeture des portières des voitures et également les appareils de contrôle nécessaires à la conduite d'un train.

Pour les trains à grande vitesse, on n'utilise plus le système de signalisation classique disposé le long des voies ferrées. En effet, la vitesse élevée rend difficile pour les mécaniciens la détection de signaux externes.

On utilise alors la signalisation en cabine (ou "cab-signal" dans la terminologie anglo-saxonne). Selon cette technique, les indications sont fournies aux mécaniciens sous forme de signaux électriques codés recueillis par des capteurs placés en tête de train. Ces signaux sont traités pour que les informations apparaissent directement sur le pupitre de la cabine de conduite sous la forme de pictogrammes lumineux.

Cette technique de signalisation en cabine incite naturellement à une complication de la signalisation puisque davantage d'informations sont disponibles. Par mesure de sécurité on envisage sur les lignes classiques françaises d'utiliser, en parallèle à ce système de signalisation en cabine, un second système de signalisation appelé KVB (contrôle de vitesse par balises).

D'autre part, l'extension de réseau de trains à grande vitesse à différents pays complique le problème de la signalisation. En effet, il n'existe en Europe occidentale pas moins de huit systèmes de signalisation différentes et les informations qu'ils transmettent devraient être disponibles dans la cabine de conduite sur huit écrans de visualisation différents. Cette multiplication des écrans de contrôle poserait un problème de surcharge du pupitre pour le mécanicien.

Dans les trains à grande vitesse modernes, il existe en outre un écran associé à un clavier alphanumérique et servant de guide de dépannage.

Le pupitre est encore encombré par la fiche horaire qui est une feuille volante sur laquelle sont portées des instructions concernant le trajet à effectuer et qui indique notamment les heures de passage du train à des endroits déterminés.

Un espace libre d'appareils, de manettes et d'écrans est prévu sur les pupitres actuels pour le logement du livre de bord dans lequel le mécanicien peut consigner les événements ou incidents survenus en cours de route. Ce livre de bord présente l'inconvénient de n'être consultable par d'autres personnes que le mécanicien qu'après l'arrivée du train à sa destination finale.

Ce surcroît prévisible d'équipements sur le pupitre est difficilement compatible avec les critères ergonomiques que l'on voudrait satisfaire.

La forme du pupitre devrait laisser au mécanicien, en cas de nécessité d'évacuation rapide de la cabine de conduite, la possibilité de s'extraire rapidement de son siège. Ceci peut être réalisé en pratiquant une ouverture dans le pupitre de manière que le mécanicien puisse se lever rapidement sans être gêné par le bord du pupitre. Il faudrait donc concevoir un pupitre de surface réduite et qui puisse recevoir tout de même toutes les informations disponibles.

L'objectif de la présente invention est de surmonter les problèmes décrits plus haut.

Les caractéristiques de la partie caractérisante de la Revendication 1 permettent d'atteindre cet objectif. Les objets des Revendications dépendantes 2 et 3 représentent des développements avantageuse de l'invention.

L'invention sera mieux comprise et d'autres avantages apparaîtront à la lecture de la description qui va suivre, donnée à titre non limitatif, accompagnée de la figure annexée qui représente un pupitre de commande selon l'invention.

Le système de visualisation tête haute 1 est placé dans le champ de vision du mécanicien, sur la partie supérieure du pupitre. Il affiche, en temps réel, un nombre très réduit d'informations correspondant aux informations minimales nécessaires à la sécurité du train. Il peut par exemple afficher les trois informations suivantes :

- la vitesse maximale à laquelle le conducteur est autorisé à rouler dans le canton où se trouve le train,
- la vitesse instantanée du train,
- le retard ou l'avance du train par rapport à l'horaire prévu.

Ce système de visualisation peut être inspiré de ceux utilisés en aéronautique militaire ou civile.

Immédiatement sous le système de visualisation 1 et en partie centrale du pupitre sont disposés trois écrans de visualisation formant un ensemble de visualisation d'informations. A la place de ces trois écrans de tailles relativement réduites, on pourrait prévoir un seul écran de grande taille divisé en plusieurs secteurs. Cependant, le nombre retenu de trois écrans semble préférable parce qu'il correspond à trois groupes d'informations distinctes.

L'écran central 2 peut afficher les informations relatives à la progression du train : la vitesse maximale autorisée dans le canton où se trouve le train, la vitesse prévue en fin de canton, la vitesse prévue pour le canton suivant. Il peut visualiser des informations concernant la sécurité, les lieux de changement de tension d'alimentation (donc de commutation de pantographes), les lieux de chan-

gement de phase dans l'alimentation, etc.

L'écran 3 visualise les informations délivrées par le guide de dépannage que l'on peut interroger grâce au clavier alphanumérique 8. En plus de cette disposition déjà connue sur des trains à grande vitesse type TGV, l'écran 3 et le clavier 8 peuvent servir, en alternance avec le guide de dépannage, à réaliser des fonctions nouvelles par simple inscription ou avec l'aide de touches de fonction. Par exemple, le conducteur peut programmer la vitesse du train par la fonction "vitesse imposée" et l'inscription en chiffres de cette vitesse.

L'écran 3 peut également servir à la visualisation de la fiche horaire, celle-ci se présentant matériellement sous la forme d'un support d'information (une cassette par exemple) disposé dans un lecteur. En exécutant la fonction "fiche horaire", le conducteur peut faire apparaître sur l'écran 3 les données contenues dans la fiche horaire et même faire défiler ces données pour ne pas encombrer l'écran.

Sur l'écran 4 on peut faire apparaître toutes les autres informations nécessaires à la conduite du train. En particulier, peuvent s'afficher automatiquement les signaux de défauts émanant des appareils équipant l'engin de traction ou le matériel roulant. Cet écran peut également servir à donner des informations sur les dispositifs de freinage, par exemple sur la valeur de la pression dans les cylindres de freins.

L'avantage de disposer de plusieurs écrans, trois en l'occurrence, est que, en cas de panne de l'un d'entre eux, on peut transférer les informations qu'il est censé recevoir sur un autre écran.

Ce nombre minimum d'écrans peut être utilisé quel que soit le système de signalisation du réseau ferré. En effet, les écrans ne faisant qu'afficher des informations correspondant à des signaux captés et traités par des dispositifs électroniques situés à l'intérieur de l'engin de traction, il suffit qu'il y ait autant de dispositifs de traitement que de systèmes de signalisation pour recevoir et afficher les informations.

Le pupitre comporte encore d'autres organes de commande, par exemple :

- un sélecteur de tension 5,
- un avertisseur 6,
- des manipulateurs de traction-freinage 7 constitués de deux leviers jumelés et situés l'un à la gauche du conducteur et l'autre à sa droite. Le conducteur utilisera de préférence l'un ou l'autre selon qu'il est gaucher ou droitier.

Sous la référence commune 9, on a représenté trois manipulateurs de frein classiques sur les trains à grande vitesse.

Le clavier procure aussi la possibilité de remplacer le livre de bord par un support d'information (mémoire, cassette, etc.). Le conducteur, après avoir choisi la fonction "livre de bord" inscrit son message qui est mémorisé. Ce message peut simultanément être transmis par liaison machine-sol au poste de commandement qui peut éventuellement prendre des mesures rapides d'intervention. On améliore ainsi la maintenance du train.

Les lecteurs de supports d'informations peuvent être disposés dans une armoire du compartiment machines.

Comme le montre la figure annexée, la réduction du nombre d'éléments de contrôle et de commande sur le pupitre permet de lui donner une forme évasée à la place du conducteur. Ceci procure plus d'aisance au conducteur qui peut plus rapidement s'extraire du pupitre en cas d'urgence.

On a représenté la place du conducteur au centre du pupitre ce qui est la meilleure position pour conduire un train sur des réseaux de pays où les trains circulent soit à gauche, soit à droite.

Revendications

1. Pupitre de commande d'une cabine de conduite d'un engin de traction pour train à grande vitesse, le pupitre étant équipé de dispositifs permettant une signalisation en cabine, le pupitre comportant également des organes de commande (5, 6, 7, 9) permettant la conduite de l'engin de traction; caractérisé en ce que:
 - le pupitre est équipé d'un système de visualisation tête haute (1);
 - le pupitre comprend un ensemble de visualisation comportant trois zones, la première zone (2) visualisant des informations relatives à la progression du train, la deuxième zone (3) visualisant des informations fournies par le guide de dépannage et la troisième zone (4) visualisant des informations correspondant à des signaux de défauts et éventuellement aux dispositifs de freinage;
 - l'engin de traction est équipé d'un lecteur recevant un support d'information servant de fiche horaire, les informations lues par le lecteur étant visualisées sur l'une des zones de l'ensemble de visualisation; et
 - l'engin de traction est équipé d'un lecteur recevant un support d'information servant de livre de bord, les informations lues par ce lecteur étant visualisées sur l'une des zones de l'ensemble de visualisation.

2. Pupitre de commande selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend un clavier alphanumérique (8) permettant le dialogue avec un guide de dépannage et également la réalisation de fonctions de commande. 5
3. Pupitre de commande selon l'une des revendications 1 et 2, caractérisé en ce que les organes de commande (5, 6, 7, 9), le système de visualisation tête haute (1), le clavier alphanumérique (8) et l'ensemble de visualisation sont disposés au centre du pupitre. 10

Claims

1. Control console for a driver's cab of a traction unit for high-speed trains, the console being provided with cab-signal devices, the console also including control units (5, 6, 7, 9) for driving the traction unit; characterised in that: 15
- the console is equipped with a head-up display system (1);
 - the console comprises a display system including three areas, a first area (2) for displaying information relative to the progress of the train, a second area (3) for displaying information supplied by a troubleshooting guide and a third area (4) for displaying information corresponding to fault signals and optionally to the braking systems; 20
 - the traction unit is provided with a reader receiving a data storage medium serving as the timetable sheet, data read by the reader being displayed on one of the display system areas; and 25
 - the traction unit is provided with a reader receiving a data storage medium providing a logbook, data read by this reader being displayed on one of the display system areas. 30
2. Control console according to claim 1 characterised in that it comprises an alphanumeric keyboard (8) for dialogue with a troubleshooting guide and for implementing control functions. 35
3. Control console according to claim 1 or claim 2 characterised in that the control units (5, 6, 7, 9), the head-up display system (1), the alphanumeric keyboard (8) and the display system are disposed at the centre of the console. 40

Patentansprüche

1. Steuerpult einer Führerkabine eines Triebfahrzeugs für einen Hochgeschwindigkeitszug, wo-

bei das Pult mit Vorrichtungen ausgestattet ist, die eine Signalisierung in der Kabine erlauben, und außerdem Steuerorgane (5, 6, 7, 9) aufweist, die das Führen des Triebfahrzeugs erlauben, dadurch gekennzeichnet, daß

- das Pult mit einem Anzeigesystem (1) in Kopfhöhe ausgestattet ist,
- das Pult eine Anzeigeeinheit enthält, die drei Zonen aufweist, wobei die erste Zone (2) Informationen in Bezug auf die Fahrt des Zugs, die zweite Zone (3) von der Pannenhilfe gelieferte Informationen und die dritte Zone (4) Informationen anzeigt, die Fehlersignalen und eventuell den Bremsvorrichtungen entsprechen,
- das Triebfahrzeug mit einem Lesegerät ausgestattet ist, das einen als Zeitplan dienenden Informationsträger aufnimmt, wobei die vom Lesegerät gelesenen Informationen auf einer der Zonen der Anzeigeeinheit angezeigt werden, und
- das Triebfahrzeug mit einem Lesegerät ausgestattet ist, das einen als Bordbuch dienenden Informationsträger aufnimmt, wobei die von diesem Lesegerät gelesenen Informationen auf einer der Zonen der Anzeigeeinheit angezeigt werden.

2. Steuerpult nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß es eine alphanumerische Tastatur (8) enthält, die den Dialog mit einer Pannenhilfe sowie Steuerfunktionen ermöglicht.

3. Steuerpult nach einem beliebigen der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerorgane (5, 6, 7, 9), das Anzeigesystem (1) in Kopfhöhe, die alphanumerische Tastatur (8) und die Anzeigeeinheit in der Mitte des Pults angeordnet sind.

