

<<驼峰信号>>

图书基本信息

书名：<<驼峰信号>>

13位ISBN编号：9787113089481

10位ISBN编号：7113089488

出版时间：2008-7

出版时间：中国铁道出版社

作者：李俊娥 编

页数：182

字数：295000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;驼峰信号&gt;&gt;

## 前言

本书由铁道部教材开发小组统一规划，为铁路职业教育规划教材。

本书是根据铁路职业教育铁道信号专业教学计划“驼峰信号”课程教学大纲编写的，由铁路职业教育铁道信号专业教学指导委员会组织，并经铁路职业教育铁道信号专业教材编审组审定。

编组站（以及区段站）在铁路网中起着极其重要的作用。

提高编组站的解编能力，协调点线运能，是铁路发展的重要手段，在编组站中，调车驼峰发挥着核心作用。

实现编组站现代化，尤其是驼峰现代化，是铁路快速发展的重要内容之一。

目前，我国铁路驼峰信号技术取得了长足的进步，大、中型以至小型驼峰都装备了现代化的信号设备。

掌握驼峰信号技术，是铁路工作者的重要任务之一，为此，编者根据教学要求，广泛收集相关资料编写了本教材。

为符合教学要求，以适应职业技术教育加强岗位能力培养的需要，本教材在编写过程中，广泛听取有关专家及各校任课教师的意见，内容上力求做到充实、完整，密切结合现场实际设备，以期达到理论联系实际，做到学以致用。

为保证教材的先进性，淘汰了已过时的设备的相关内容，着重介绍现场使用的现代化设备，如驼峰计算机过程控制系统。

同时，也对先进的编组站系统集成自动化系统进行了简单介绍。

在教学过程中，各学院可根据所在铁路局设备及本学院具体教学情况，对教材内容进行选择性学习。

教材中楷体排印的为高职教育的学习内容，中专可选学。

本教材由武汉铁路职业技术学院李俊娥主编，南京铁道职业技术学院徐彩霞副主编，兰州交通大学贺青、柳州运输职业技术学院唐匀生参编，内江铁路机械学校姚晓钟主审。

各章的编写分工是：第一章由唐匀生执笔，第二章由徐彩霞执笔，第三、四章由贺清执笔，第五章～第八章由李俊娥执笔。

本教材经2007年成都会议审稿。

参加审稿工作的除编审者外还有：南京铁道职业技术学院林瑜筠，辽宁铁道职业技术学院王晓军，天津铁道职业技术学院杨润广，内江铁路机械学校傅向明、杜中彦，西南交通大学峨眉校区魏艳及重庆铁路运输高级技工学校刘庭明老师。

本教材的编写承蒙南京铁道职业技术学院林瑜筠老师指导，也得到了北京全路通信信号研究设计院、中国铁道科学研究院通信信号研究所的大力帮助，在此深表感谢。

由于编者水平所限，书中难免出现疏漏和错误，诚恳希望得到批评与指正。

## <<驼峰信号>>

### 内容概要

《驼峰信号》系统地阐述了驼峰信号设备的组成和工作原理，内容包括编组站与驼峰调车设备概况；驼峰调车场的信号基础设施、调速设备及测试设备；驼峰溜放进路控制系统；驼峰溜放速度控制系统；驼峰推峰速度控制系统；驼峰计算机过程控制系统；驼峰尾部平面调车集中联锁系统；编组站集成综合自动化系统等内容。

本教材可作为铁路高职和中专铁道信号专业教学的教学用书，也可供铁道信号专业现场人员的学习参考。

## &lt;&lt;驼峰信号&gt;&gt;

## 书籍目录

- 第一章 编组站与调车驼峰
  - 第一节 编组站概述
  - 第二节 调车驼峰
  - 复习思考题
- 第二章 驼峰调车场的基础设备
  - 第一节 驼峰调车场的信号基础设备
  - 第二节 调速设备
  - 第三节 测量设备
  - 复习思考题
- 第三章 驼峰溜放进路控制系统
  - 第一节 驼峰溜放进路控制系统概述
  - 第二节 驼峰溜放进路控制原理
  - 第三节 场间联系
  - 复习思考题
- 第四章 驼峰溜放速度自动控制
  - 第一节 溜放速度自动控制的基本原理
  - 第二节 溜放速度自动控制设备
  - 复习思考题
- 第五章 推峰机车速度控制系统
  - 第一节 JWT型驼峰无线机车信号系统
  - 第二节 驼峰推峰机车无线遥控系统
  - 复习思考题
- 第六章 驼峰过程控制系统
  - 第一节 TW+2型组态式驼峰过程控制系统
  - 第二节 TBZK 型驼峰过程控制系统
  - 第三节 其他类型驼峰过程控制系统
  - 复习思考题
- 第七章 驼峰尾部平面调车集中联锁系统
  - 第一节 峰尾平面调车基本概念
  - 第二节 平面调车集中联锁设备
  - 复习思考题
- 第八章 编组站综合自动化
  - 第一节 编组站综合自动化系统概述
  - 第二节 编组站综合集成自动化系统
  - 第三节 SAM编组站综合自动化系统
  - 复习思考题
- 参考文献

## &lt;&lt;驼峰信号&gt;&gt;

## 章节摘录

(1) 推送部分 由到达场中部到驼峰峰顶间的线路,叫作驼峰的推送部分。

这是一段上坡道,一般由两个坡段组成。

其设置目的是为了得到必要的驼峰高度,并在推峰解体时能使车钩压紧,以便摘钩。

(2) 计算停车点 调车场各股道警冲标内方100m处的点,叫作计算停车点,简称计算点。

计算点是为进行驼峰设计而规定的。

对简易驼峰来说,其计算点则规定为警冲标内方50m处。

(3) 溜放部分 由驼峰峰顶到调车场计算点之间的区段,叫溜放部分。

在这段范围内设有调速设备(车辆减速器等),以便调整钩车溜放速度,并且设有分路道岔以控制钩车的溜放股道。

(4) 峰顶平台 推送部分与溜放部分之间的平坦地段,叫峰顶平台。

它位于驼峰的最高处,并通过该平台将两个不同方向的反坡(指压钩坡与加速坡)连接起来。

这样既可保证驼峰的必要高度,又可防止车辆经过峰顶时折断车钩。

峰顶平台的长度一般10m左右。

(5) 难行车和易行车 在相同气候条件下向同一调车线溜放时,由于车型及载重情况不同,所耗能量不同,因而车辆有难行车与易行车之分。

所耗能量大的称难行车,反之称为易行车。

(6) 难行线和易行线 钩车溜向不同股道,所耗的能量不同。

这是由于各条线路所经过的道岔数目和曲线转角不同造成的。

因而线路有难行线和易行线之分。

能耗最大(即阻力最大的)线路叫难行线。

能耗最小的线路叫易行线。

(7) 驼峰高度 峰顶与调车场难行线计算点的高度差,叫作驼峰高度,简称峰高。

驼峰高度应保证在最不利条件下(低温、顶风),难行车能以规定的初速自由溜放至难行线的计算点。

。

.....

#### 版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>