



(19)  
 Bundesrepublik Deutschland  
 Deutsches Patent- und Markenamt

(10) DE 203 19 547 U1 2004.06.03

(12)

## Gebrauchsmusterschrift

(22) Anmeldetag: 17.12.2003

(47) Eintragungstag: 29.04.2004

(43) Bekanntmachung im Patentblatt: 03.06.2004

(51) Int Cl.7: B60T 13/66

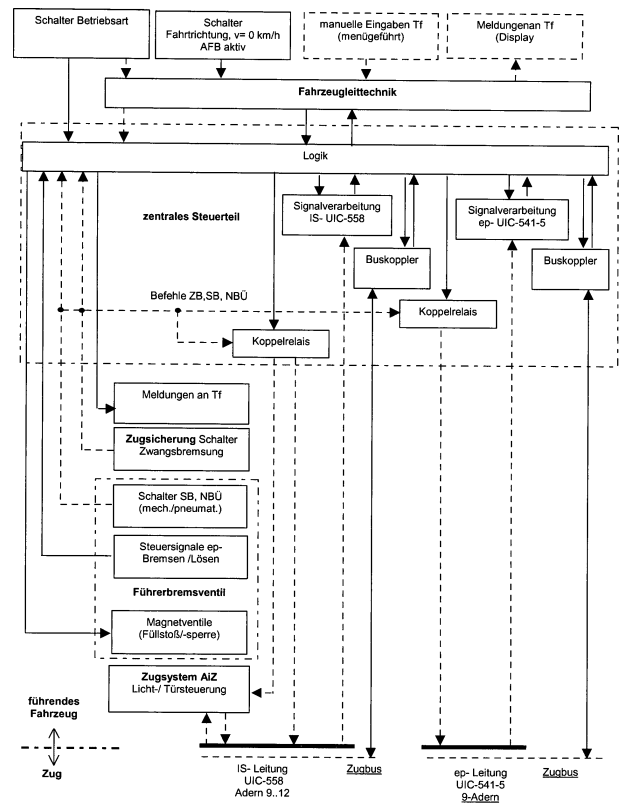
(71) Name und Wohnsitz des Inhabers:  
 DB Regio AG, 60326 Frankfurt, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung**

(57) Hauptanspruch: Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) und einer Überwachung der Übertragungssysteme von schienengebundenen Fahrzeugen, die aus einem Fahrzeugverband aus einem führenden Fahrzeug und mindestens einem geführten Fahrzeug bestehen, wobei die Anzahl der geführten Fahrzeuge sowie eine Zusammensetzung des Fahrzeugverbandes anpassbar an bestimmte Gegebenheiten wie Passagieraufkommen oder Streckenverlauf ist, dadurch gekennzeichnet dass

- ein Steuerungssystem im führenden Fahrzeug aus einem zentralem Steuerteil und peripheren Baugruppen für Bedienung, Anzeige sowie aktiven Elementen wie Schaltgeräte und Magnetventile besteht,
- Verbindungen des zentralen Steuerteils mit peripheren Baugruppen und Fahrzeugsteuersystemen innerhalb des Fahrzeuges mittels Spannungssignalen über
- eine Steuerleitung für die Befehls- und Signalübertragung und/oder
- eine Bremssteuerleitung und/oder
- elektronische Bussysteme mittels digitaler Telegramme erfolgen,
- ein zentrales Steuerteil für die ep-Bremse mit NBÜ einheitlich aus Modulen aufgebaut und damit entsprechend der Anforderungen konfigurierbar ist,
- parallel eine direkte Ansteuerung der Ausgabe ep-...



-----> = Spannungssignale auf diskreten Leitungen

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen Bremse (ep-Bremse) mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ). Diese Vorrichtung wird insbesondere bei Fahrzeugen angewendet, die auf Schnellfahrstrecken des Schienenverkehrs verkehren.

[0002] Es ist bekannt, dass Fahrzeuge, die auf Schnellfahrstrecken verkehren, mit einer NBÜ und mit einer ep-Bremse ausgerüstet sind. Mit diesen Einrichtungen kann der Triebfahrzeugführer die Wirkung einer eingeleiteten Notbremsung aufheben, wenn der Zug sich in einem Tunnelabschnitt befindet.

[0003] Eine im Wagenzug betätigte Notbremse wird über ein Kabel dem Triebfahrzeugführer optisch und akustisch angezeigt. Der Triebfahrzeugführer kann insbesondere in einem Tunnelabschnitt die Notbremsung aufheben. Hierzu steuert er vom Triebfahrzeug aus über ein Kabel ein Magnetventil an, welches sich in einer Druckluftsteuerleitung vor dem betätigten pneumatischen Notbremsventil der betätigten Notbremse befindet, wodurch das Notbremsventil schließt.

[0004] Zusätzlich erkennt ein Zugbegleitpersonal an einem rot blinkenden Leuchtmelder auf einer Bedienungsschalttafel, in welchem Wagen die Notbremse betätigt wurde. Ist der Zug vom Triebfahrzeugführer außerhalb des Tunnelabschnittes zum Halten gebracht worden, hebt das Zugbegleitpersonal die Notbremsung wieder auf.

[0005] Die NBÜ erfordert zusätzlich den Einbau der ep-Bremse, da beim bisherigen Steuersystem über die Hauptluftleitung nicht sicher verhindert werden kann, dass der Zug bei einer Notbremsung zum Halten kommt.

[0006] Bei der ep-Bremse werden parallel zur bisher üblichen Bremssteuerung über die Hauptluftleitung besondere Magnetventile an jedem Steuerventil über ein Kabel elektrisch angesteuert. Der Druck in der Hauptluftleitung wird dabei beim Bremsen gesenkt und beim Lösen der Bremsen erhöht. Dadurch sprechen alle Steuerventile gleichzeitig an, d.h. es wird ein schnelleres Anlegen und Lösen der Bremsen des hinteren Zugteils erreicht.

[0007] Eine elektrische Steuerung von Druckluftbremsen wird insbesondere angewendet, um die bei pneumatischer Steuerung zwangsläufig auftretende Durchschlagszeit der Druckwelle auszuschalten und damit eine am ganzen Zug gleichzeitig einsetzende Bremswirkung zu erzielen. Es sind 2 Systeme zu unterscheiden: Direkte und indirekte ep-Bremse. Beim direkten System werden die Bremszylinder über elektrische Brems- und Löseventile direkt be- und entlüftet. Die Druckluft wird einem Vorratsluftbehälter einer selbsttätigen Bremse oder Sonderbehältern entnommen, die Trennung von der selbsttätigen Bremse geschieht über ein Doppelrückschlagventil. Das Steuerventil der selbsttätigen Bremse bleibt in Lösestellung. Beim indirekten System wird durch Magnetventile der Druck in der Hauptluft- beziehungsweise Bremsleitung verändert, die Brems- und Lösevorgänge laufen dann über die Steuerventile ab. Um zum Lösen den Druck in der Hauptluftleitung erhöhen zu können, ist eine zweite Luftleitung (Fülleitung) erforderlich. Es können Fahrzeuge ohne elektrische Leitungen und mit nur einer Luftleitung in beschränkter Anzahl am Schluss des Zuges angehängt werden, deren Bremsen dann normal mitarbeiten. Das direkte System wird bei Triebzügen und somit Fahrzeugen, die aus einem wechselnden Fahrzeugverband bestehen, angewandt. Bei Fahrzeugen, die aus einem wechselnden Fahrzeugverband bestehen, werden die Fahrzeuge mit der indirekt wirkenden ep-Bremse ausgerüstet.

[0008] Für die Übertragung der ep- und NBÜ-Signale werden z.Zt. bei Zügen, die aus einzelnen, freizügig einsetzbaren Fahrzeugen bestehen, bestimmte Adern der IS-Leitung nach UIC 558 oder eine gesonderte ep-Leitung nach UIC 541-5 verwendet.

[0009] Nachteil dieser Lösung ist insbesondere, dass insbesondere für führende Fahrzeuge spezifische, auf Fahrzeug und gewähltes Übertragungssystem zugeschnittene Lösungen mit verschiedenem Geräteaufbau und unterschiedlichen Funktionsausführungen bestehen, die nur einem relativ geringen Sicherheitsstandard genügen.

[0010] Weitere Nachteile des Standes der Technik sind:

- nach der im UIC-Merkblatt 541-5 beschriebenen Schaltung muss eine Fehlermeldung durch Betätigen eines zusätzlichen Einschalttasters quittiert werden, wobei nur während des Bremsens die Ausgabe des Brems- und Nichtausgabe eines Lösebefehles geprüft werden. wenn keine Notbremsmeldung vorliegt, werden nach dem bisher angewendeten Steuerverfahren die Löseventile der ep-Bremse, nur solange angesteuert, wie durch den Triebfahrzeugführer ein Füllstoß abgegeben wird, indem der Hebel eines des Führerbremsventils betätigt wird. Dies bedeutet insbesondere, dass so lange ein Füllstoß geben werden muss, bis die Bremsleitung wieder auf den erforderlichen Druck, insbesondere 5 bar, aufgefüllt ist.
- Für eine Bremsprobe sind grundsätzlich mindestens zwei Personen erforderlich: eine Person, der Triebfahrzeugführer, die die Funktionsfähigkeit der Bremse auf dem Triebfahrzeug überwacht sowie einer weiteren Person, die die entsprechende Bedienungen in den angehängten Fahrzeugen durchführen muss.

[0011] Es ist somit Aufgabe der Erfindung, eine Vorrichtung bereitzustellen, die anpassbar an einen wechselnden Fahrzeugverband aus einem führenden Fahrzeug und wechselnden geführten Fahrzeugen sowie an bestimmte Gegebenheiten wie Passagieraufkommen oder Streckenverlauf ist sowie durch nur eine einzige Be-

dienperson durchzuführen ist.

[0012] Diese Aufgabe wird in Verbindung mit dem Oberbegriff des Hauptanspruches erfindungsgemäß durch die in Anspruch 1 angegebenen Merkmale gelöst.

[0013] Vorteil der erfindungsgemäßen Vorrichtung aus Anspruch 1 ist, dass sie aufgrund ihres modularen Aufbaus leicht an unterschiedliche Fahrzeugbauarten anpassbar und entsprechend der gewünschten Funktionen konfigurierbar ist. Ein Funktionsablauf ist strukturiert aus Blöcken aufgebaut, wobei an bestimmte, unabhängig vom gewählten Übertragungssystem stets vorhandene Grundfunktionen, je nach Aufgabenstellung entsprechende Funktionsblöcke anfügbar sind. Des Weiteren können alle gegenwärtig geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllt werden.

[0014] Ein weiterer Vorteil des modularen Aufbaus aus Anspruch 1 ist, dass ein Steuerungssystem bestehend aus einem zentralem Steuerteil im führenden Fahrzeug und peripheren Baugruppen in den geführten Fahrzeugen für Bedienung, Anzeige sowie aktiven Elementen wie Schaltgeräte und Magnetventile verwendet wird. Desweiteren erfolgen Verbindungen des zentralen Steuerteils mit peripheren Baugruppen und Fahrzeugsteuersystemen innerhalb des Fahrzeuges mittels Spannungssignalen insbesondere über eine Steuerleitung (insbesondere eine UIC-/IS-Leitung) oder ein zusätzlich verlegtes (9-adriges) Kabel oder mittels digitaler Telegramme über elektronische Bussysteme. Zusätzlich ist ein zentrales Steuerteil NBÜ/ep einheitlich aus Modulen aufgebaut und damit entsprechend der Anforderungen konfigurierbar, womit eine Anpassung an alle Fahrzeugbauarten und funktionale Anforderungen ermöglicht wird.

[0015] Des Weiteren wird durch Redundanz eine Erhöhung der Sicherheit erzielt, indem eine direkte Ansteuerung der Ausgabe ep- Bremsen durch Schaltkontakte bei Anforderung Schnell- oder Zwangsbremsen sowie Notbremsüberbrückung bei Füllstoßstellung des Führerbremsventils erfolgt.

[0016] Ansprüche 2 bis 7 beinhalten vorteilhafte Ausführungsbeispiele der erfindungsgemäßen Lösung aus Anspruch 1.

[0017] Nach Anspruch 2 wird über einen Betriebsartenschalter entsprechend der Ausrüstung der angehängten Fahrzeuge der Betrieb eines bestimmten auf dem Fahrzeug installierten Übertragungssystems (insbesondere ep-Kabel oder IS-Leitung) oder innerhalb dessen, bestimmte Funktionen (insbesondere nur ep-Bremse, nur NBÜ, Kombination ep-Bremse und NBÜ) ausgewählt.

[0018] Zur Ermittlung der Betriebsbereitschaft der ep-Bremse erfolgt die Aktivierung der ausgewählten Betriebsart mittels anschließend ausgelöstem Bremsbefehl. Erfolgt nach Auslösung des Bremsbefehls eine (positive) Rückmeldung, dann wird die Funktionsfähigkeit der ep-Bremse angezeigt Innerhalb des Systems werden bestimmte Funktionen der ep- Bremse überwacht und entsprechende Fehlermeldungen generiert, die eine Sammelmeldung „Störung der ep-Bremse“ auslösen, welche mit einem Bremsbefehl quittiert werden muss.

[0019] Eine Aktivierung der Betriebsart und Quittierung einer Fehlermeldung erfolgt erst, wenn nach Auslösung eines Bremsbefehls dieser ordnungsgemäß auf das gewählte Übertragungssystem ausgegeben wird.

[0020] Wenn eine Fehlermeldung auftritt wird die Meldung der Funktionsfähigkeit der ep-Bremse zurückgenommen. Daraufhin muss der Triebfahrzeugführer einen Bremsbefehl mittels des Führerbremsventil abgeben. Tritt der Fehler danach nicht mehr auf (insbesondere nach einem Wackelkontakt), wird die Funktionsfähigkeit der ep-Bremse wieder angezeigt. Tritt der Fehler weiterhin auf, bleibt die Fehlermeldung bestehen.

[0021] Eine Steuerung der ep- Befehle „Bremsen“ und „Lösen“ erfolgt durch eine festgelegte Definition der von der Führerbremsventilanlage auszugebenden und von der Steuerung NBÜ/ep für die Bildung der entsprechenden Befehle aufzunehmenden Informationen. Insbesondere wird eine Kennlinie des Druckverlaufes an den Bremszylindern/-ventilen der angehängten Fahrzeuge an die Kennlinie des Druckverlaufes am Führerbremsventil angepasst, d.h. eine Ansteuerung der ep-Bremse verläuft parallel und zeitgleich zu einer „normalen“ Bremsung.

[0022] Dies wird verknüpft mit einer Plausibilitätsprüfung durch einen Vergleich der Stellungsmeldungen des Betätigungselementes für das Führerbremsventil mit aus den nach einem bestimmten Verfahren von der Führerbremsventilanlage gebildeten Anforderungen für ep-Bremse anlegen und ep-Bremse lösen unter Berücksichtigung des tatsächlichen Druckes in der Hauptluftleitung. Somit werden die Vorgaben des Führerbremsventils als Master in Form von Soll-Druckverhältnissen mit den realen Druckverhältnissen verglichen. Die Plausibilitätskontrolle erfolgt somit zwischen den Soll-Vorgaben der eingeleiteten Bremsung und dem Ist-Zustand des örtlichen Bremsventils über Stellung des Hebels des Führerbremsventils.

[0023] Hierdurch wird sichergestellt, dass die Bildung des Befehls „ep-Bremse lösen“ nicht möglich ist, wenn gleichzeitig die Bedingungen für die Bildung des Befehls „ep-Bremse anlegen“ erfüllt sind.

[0024] Ein automatisches Füllen der Hauptluftleitung bis auf den vom Führerbremsventil vorgegebenen Soll-druck erfolgt durch einen kurzzeitigen Füllstoßbefehl. Zusätzlich werden Ventile der Notbremse automatisch geschlossen.

[0025] Durch einen manuell oder von einem Sicherheitssystem ausgelösten Bremsbefehl wird das Befüllen automatisch unterbrochen. Falls somit während des Befüllens eine Zwangsbremung erfolgt, wird das Auffüllen der Hauptluftleitung automatisch unterbrochen.

[0026] Die Hauptluftleitung wird automatisch so lange aufgefüllt, bis der Soll-druck erreicht ist. Der Triebfahr-

zeugführer muss das Führerbremssventil nur kurz antippen und hat danach Zeit für andere (sicherheitsrelevante) Handlungen.

[0027] Gemäß Anspruch 3 und 4 erfolgt eine Überwachung der Befehle „ep-Bremsen und Bremse lösen“ durch eine ständige Kontrolle auf Anliegen eines einem Bremsbefehl und auf Anliegen eines einem Lösebefehl entsprechenden Signals auf den dafür vorgesehenen Leitungsadern. Dies wird verknüpft mit einer Plausibilitätsprüfung durch Vergleich mit dem von der Steuerung gebildeten Status der entsprechenden Ausgabe; bei Erkennung eines nicht plausiblen Zustandes erfolgt eine Störmeldung. D.h. es wird sowohl für ep-Bremse anlegen als auch lösen überwacht, ob tatsächlich ein entsprechender Bremsbefehl anliegt oder ob es sich um eine Fremdspannung handelt.

[0028] Für die Überwachung des Zustandes der Leiterschleife für ep-Bremsen wird eine Meldung in mindestens 4 Stufen durch Erkennung von mindestens 3 festgelegten Widerstandsbereichen abgegeben. Die Stufen der Meldungen lauten hierbei insbesondere allgemeiner Fehler, Zugschluss in Ordnung, Bremsprobe Endwagen, Bremsprobe Mittelwagen. Dabei werden verschiedene, jedem Fahrzeug zugeordnete elektrische Widerstände, durch das Bedienpersonal während der Bremsprobe geschaltet. Insbesondere wird bei einem Endwagen ein Zugschluss mit Festwiderstand 1000 Ohm überbrückt. Bei einem Mittelwagen mit einem von 1000 Ohm verschiedenen Widerstand wird hingegen der Zugschluss nicht überbrückt. Somit kann festgestellt werden, in welchem Wagen die Bremsprobe durchgeführt wird.

[0029] Eine Überprüfung der Funktionsfähigkeit der ep- Bremse erfolgt zusammen mit einer Überprüfung der Funktionsfähigkeit der gesamten Bremsanlage des Fahrzeugverbandes. Durch ein Geschwindigkeitssignal und den Betriebsartschalter erfolgt ein verriegeltes Auslösen eines ep- Bremsbefehles in Abhängigkeit vom Erkennen eines bestimmten Widerstandsbereiches in der ep- Bremsschleife.

[0030] Eine Bedienperson (insbesondere der Triebfahrzeugführer) startet im führenden Fahrzeug ein halbautomatisches Bremsprobenprogramm. Daraufhin steigt die Bedienperson aus und betätigt nacheinander entsprechende Bremsproben-Taster an den angehängten Fahrzeugen. Das Bremsprobenprogramm erkennt aufgrund des entspr. elektrischen Widerstandes, ob es sich um einen Mittel- oder Endwagen handelt und löst einen Bremsbefehl aus. Die Bedienperson stellt ein ordnungsgemäßes Funktionieren der Bremse fest, indem sie das Anlegen der Bremsbeläge an Bremsscheiben bzw. Radreifen kontrolliert.

[0031] Die Vorrangschaltung der Ausgabe des ep-Bremsbefehls vor einem ep-Lösebefehl ist zusätzlich zur Logik durch Kontakte sichergestellt.

[0032] Die Leiterschleife für Notbremsmeldung und -überbrückung wird durch Erkennung bestimmter Bereiche des Schleifenwiderstandes überwacht. Dabei erfolgen bei Notbremsbetätigungen und im Fehlerfall entsprechende Meldungen. Z.B. sinkt bei Betätigung einer Fahrgastnotbremse im Zug der Widerstand unter 240 Ohm. Mittels bestimmter Taster können diese Funktionen geprüft werden.

[0033] Die Ausgabe eines NBÜ Befehles kann ebenfalls überwacht werden.

[0034] Nach Anspruch 5 und 6 erfolgt eine Überwachung des Befehls ep-Bremse anlegen und ep-Bremse lösen durch eine ständige Kontrolle eines Leitungsweges einer Steuerleitung mit mindestens 4 Adern nach dem UIC-Merkblatt 558, insbesondere deren Adern 12 und 10, auf Anliegen eines einem Bremsbefehl und eines weiteren Leitungsweges, insbesondere deren Adern 12 und 11, auf Anliegen eines einem Lösebefehl entsprechenden Signals. Dies wird verknüpft mit einer Plausibilitätsprüfung durch Vergleich mit dem von der Steuerung gebildeten Status der entsprechenden Ausgabe; bei Erkennung eines nicht plausiblen Zustandes erfolgt eine Störmeldung. Es erfolgt somit eine Plausibilitätskontrolle ob die Befehlsausgabe mit der Befehlsauslösung übereinstimmt.

[0035] Insbesondere wird erkannt, ob ein nicht abgegebener ep-Befehl anliegt, da ein ep-Befehl rückgemeldet wird obwohl kein Befehl ausgelöst wurde.

[0036] Des Weiteren sind folgende Funktionen bezüglich des gewählten Übertragungsverfahrens realisiert:

- Vorrangschaltung der ep-Befehle gegenüber den mit gegensätzlicher Polarität auf den gleichen Adern zu übertragenden Steuerbefehlen für Zuglicht und Türschließen,
- Überwachung Notbremse: Meldung Fahrgastnotbremse bei entsprechender Gebermeldung und Ausgabe einer Störmeldung bei Fehlermeldung des NBÜ-Gebers,
- Die Vorrangschaltung der Ausgabe des ep-Bremsbefehls vor einem ep-Lösebefehl ist zusätzlich zur Logik durch Kontakte sichergestellt.

[0037] Die Erfindung wird nachstehend anhand eines Ausführungsbeispiels und einer Zeichnung mit 26 Figuren näher erläutert. Die Figuren zeigen in

[0038] **Fig. 1** schematisch ein Beispiel eines Ablaufplanes zum Aufbau eines Steuerungssystems NBÜ/ep mit allen möglichen Übertragungssystemen,

[0039] **Fig. 2** schematisch eine Übersicht über die Auswahl „Betriebsart/System/Funktionen“

[0040] **Fig. 3** schematisch eine Übersicht über Teilprozesse „Grundfunktionen“

[0041] **Fig. 4** schematisch einen Teilprozess „Status Steuerung“

[0042] **Fig. 5** schematisch einen Teilprozess „Betriebsbereitschaft ep-Bremse“

- [0043] **Fig. 6** schematisch einen Teilprozess „Überwachung ep-Bremse“
- [0044] **Fig. 7** schematisch einen Teilprozess einer Steuerung von ep-Befehlen „Bremsen“ und „Lösen“
- [0045] **Fig. 8** schematisch einen Teilprozess des Befehl „Füllen“
- [0046] **Fig. 9** schematisch einen Teilprozess „Steuerung Führerbremventilanlage: Füllstoß“
- [0047] **Fig. 10** schematisch einen Teilprozess „Steuerung Führerbremventilanlage: Füllstoßsperre“
- [0048] **Fig. 11** schematisch einen Teilprozess „Überwachung und Meldung Notbremse“
- [0049] **Fig. 12** schematisch einen Teilprozess „Steuerung Notbremsmeldung/-überbrückung“
- [0050] **Fig. 13** schematisch eine Übersicht über Teilprozesse Funktionen System DB
- [0051] **Fig. 14** schematisch einen Teilprozess „Verriegelung einer Automation im Zug (AiZ)“
- [0052] **Fig. 15** schematisch einen Teilprozess Überwachung ep-Brems-/Lösebefehl über eine IS- Leitung nach UIC 558 (System DB) insbesondere eine Überwachung eines ep Bremsbefehls
- [0053] **Fig. 16** schematisch einen Teilprozess „Überwachung ep-Brems-/Lösebefehl“ über eine IS- Leitung nach UIC 558 (System DB) insbesondere eine Überwachung eines ep-Lösebefehls
- [0054] **Fig. 17** schematisch einen Teilprozess „Überwachung Fahrgastnotbremse“ (FGN) DB über eine IS-Leitung nach UIC 558 (System DB)
- [0055] **Fig. 18** schematisch eine Überwachung des Befehls „NBÜ“ über eine IS-Leitung nach UIC 558 (System DB)
- [0056] **Fig. 18** schematisch Funktionen für ein System gemäß UIC-Merkblatt UIC 541-5
- [0057] **Fig. 20** schematisch einen Teilprozess „Überwachung ep“ gemäß UIC-Merkblatt UIC 541-5 insbesondere eine Überwachung eines ep-Bremsbefehls
- [0058] **Fig. 21** schematisch einen Teilprozess „Überwachung ep“ gemäß UIC-Merkblatt UIC 541-5 insbesondere eine Überwachung eines ep-Lösebefehls
- [0059] **Fig. 22** schematisch eine Leitungsüberwachung der ep-Bremse gemäß UIC-Merkblatt UIC 541-5, Adern 2 und 4
- [0060] **Fig. 23** schematisch eine Anzeige zur Leitungsüberwachung der ep-Bremse gemäß UIC-Merkblatt UIC 541-5, Adern 2 und 4
- [0061] **Fig. 24** schematisch einen Teilprozess Bremsprobe gemäß UIC-Merkblatt UIC **541-5**
- [0062] **Fig. 25** schematisch eine Leitungsüberwachung der FGN, Adern D und 4
- [0063] **Fig. 26** schematisch eine Überwachung des Befehls „NBÜ“ gemäß UIC-Merkblatt UIC 541-5.
- [0064] Im Ausführungsbeispiel wird ein Steuersystem für ep-Bremse und Notbremsüberbrückung in führenden Fahrzeugen (Lok und Steuerwagen) mit über eine Logik zu realisierenden Verknüpfungen beschrieben.
- [0065] Aufgrund eines modularen Aufbaus ist es an unterschiedliche Fahrzeugbauarten anpassbar und entsprechend der gewünschten Funktionen konfigurierbar. Des Weiteren werden gegenwärtig geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllt.

#### Steuerung NBÜ/ep in Fahrzeugen

[0066] An Erzeugung, Verarbeitung und Übertragung der entsprechenden Meldungen und Befehle zur Steuerung sind im führenden Fahrzeug die folgenden Komponenten beteiligt:

- Bedien- und Anzeigeelemente im Führerraum. Hierbei sind verschiedene Betriebsarten und Funktionen des Systems NBÜ/ep einstellbar, die je nach Ausrüstung des Zuges und betrieblicher Erfordernisse vom Triebfahrzeugführer durch den Schalter für Betriebsart und bei System nach UIC 541-5 zusätzlich für Bremsprobe gewählt werden. Des Weiteren wird eine Betätigung der Fahrgastnotbremse, je nach gewähltem Übertragungssystem ggf. eines Prüftasters für Bremsprobe im Zug sowie der Zustand der Übertragungsbzw. Meldeeinrichtung werden auf dem Führerstand optisch bzw. akustisch durch entsprechende Elemente signalisiert.
- eine Führerbremventilanlage, die je nach Ausführung aus mechanisch bzw. pneumatisch betätigten Schaltelementen oder einer entsprechenden Steuerung besteht, die folgende binäre elektrische Signale bereitstellen:
  - Stellungen der Bedieneinheit „Fahrt“, („Betriebsbremsen“) „Schnellbremsen“ und „Füllstoß“
  - Anforderung „Bremsen/Lösen“
  - Differenz zwischen Soll- und Istwert des Hauptluftleitungsdruckes" richtungsbezogen sowie eine Einrichtung für die Unterbindung des Füllstoßes bei aktivierter ep-Bremse.
  - Fahrzeugsteuerung- und Zugsicherungssysteme, die Signale über Fahrtrichtung, Bewegungszustand des Fahrzeuges und automatisch gesteuerte Bremsanforderungen liefern
  - eine Steuerungsbaugruppe: Die Steuerbefehle und Signale werden abhängig von bestimmten Bedienungshandlungen auf dem Führerstand und bestimm

ten Parametern des Bremssystems gebildet. Über Koppellemente wird eine Verbindung zu Übertragungssystemen hergestellt.

[0067] Je nach Einsatz und Verwendungszweck enthalten alle Fahrzeuge des Fahrzeugverbandes folgende Einrichtungen vollständig oder teilweise.

- einen Schaltkontakt, welcher bei Betätigung einer FGN schließt
- einen Leuchtmelder für die Signalisierung einer betätigten Fahrgastnotbremse
- einen Leuchtmelder welcher die Funktion der Notbremsüberbrückung anzeigt
- eine elektropneumatische Steuereinheit für elektrisch gesteuertes Bremsen durch Entlüften der Hauptluftleitung bzw. Lösen durch Auffüllen der Hauptluftleitung aus der Behälterleitung,
- ein Magnetventil mit Bypass für die Unterbrechung der durch Betätigung der Fahrgastnotbremse ausgelösten Entlüftung der Hauptluftleitung,
- eine Steuerungsbaugruppe für das jeweilige Übertragungssystem. Sie enthält alle für die Leitungsüberwachung erforderlichen Elemente und realisiert die Verknüpfung der Befehle und die Ansteuerung der Anzeige- und Funktionselemente der Notbremsüberbrückung und Meldung.
- bei Ausrüstung mit System nach UIC 541-5, Taster und Leuchtmelder für Auslösen und Signalisierung der ep-Bremsprobe an jeder Längsseite

[0068] **Fig. 1** zeigt ein Beispiel zum Aufbau des Steuerungssystems NBÜ/ep mit allen möglichen Übertragungssystemen. Hierbei

- besteht ein Steuerungssystem aus zentralem Steuerteil und peripheren Baugruppen für Bedienung, Anzeige und aktiven Elementen wie Schaltgeräte und Magnetventile,
- erfolgen Verbindungen des zentralen Steuerteils mit peripheren Baugruppen und Fahrzeugsteuersystemen innerhalb des Fahrzeuges sowohl mittels Spannungssignalen über diskrete Leitungen als auch in bestimmten Fällen mittels digitaler Telegramme über elektronische Bussysteme,
- erfolgt parallel zur Logik eine direkte Ansteuerung der Ausgabe ep- Bremsen durch Schaltkontakte bei Anforderung Schnell- oder Zwangsbremsen sowie Notbremsüberbrückung bei Füllstoßstellung des Führerbremsventils,

[0069] – ist das zentrale Steuerteil NBÜ/ep einheitlich aus Modulen aufgebaut und damit entsprechend der Anforderungen konfigurierbar, womit eine Anpassung an alle Fahrzeugbauarten und funktionale Anforderungen gewährleistet ist.

#### Übertragungssystem für Informationen und Steuerbefehle

[0070] Für eine Übertragung der Informationen und Steuerbefehle können verschiedene Systeme eingesetzt werden:

- DB mit Befehls- und Signalübertragung über die IS- Leitung mit 13- bzw. 18 Adern entsprechend UIC 558
- über die Bremssteuerleitung mit 9 Adern nach dem UIC-Merkblatt 541-5
- digitale Telegramme in einem elektronischen Bussystem auf einer speziellen Leitung

[0071] Im Falle einer IS- Leitung mit 13- bzw. 18 Adern entsprechend UIC 558 (System DB) werden Steuerbefehle mittels Gleichspannung 24V wie folgt übertragen:

- „ep- Bremsen“: Adern 10-12, gegensätzlich polarisiert zu „Beleuchtung Ein“
- „ep-Lösen“: Adern 11-12, gegensätzlich polarisiert zu „Beleuchtung Aus“
- „NBÜ“: Adern 09-12, gegensätzlich polarisiert zu „Türen Schließen“

[0072] Da die Ader 12 als gemeinsamer Rückleiter durch die NBÜ/ep- Bremssteuerbefehle mit unterschiedlicher Polarität gegenüber den Befehlen zum zentralen Türschließen und zur Beleuchtungssteuerung beaufschlagt wird, müssen die Befehlsgruppen im führenden Fahrzeug wie folgt gegeneinander verriegelt werden: Bei ep/NBÜ- Befehlen werden die Türblockierung und die zentrale Beleuchtungssteuerung (AiZ) abgeschaltet, um einen direkten Kurzschluss der beide Gruppen versorgenden Spannungsquelle zu verhindern. (siehe **Fig. 14**) Damit haben die Befehle des Bremssystems immer Vorrang vor denen der Zugbeleuchtung und der Einstiegtüren.

[0073] Zusätzlich zu den bisher bekannten Ausführungen wird dabei die Belegung der Ader **10** mit Bremsbefehl, der Ader 11 mit Lösebefehl und der Ader 9 mit NBÜ-Befehl überwacht und auf Plausibilität geprüft. (siehe **Fig. 15, 16** und **18**) Die Überwachung der Notbremseinrichtungen im Zug erfolgt über die Adern 9 und 10 mittels einer Wechsellspannung von  $U_{\text{eff}} = 1\text{V}$  bei einer Frequenz von 1 kHz. Diese wird von einem auf dem Führungsfahrzeug installierten Geber erzeugt.

[0074] Bei Betätigung einer Fahrgastnotbremse in einem Wagen verbindet im Notbremszugkasten ein Schalter diese Spannungsquelle mit einer Reihenschaltung L-C auf der sogenannten NBÜ-Wagenkarte. Der resultierende Stromfluss in dem so entstandenen Saugkreis löst im führenden Fahrzeug die Meldung aus.

[0075] Eine Bremssteuerleitung mit 9 Adern ist im Merkblatt der UIC 541-5 als System zur Steuerung

ep-Bremse und Überwachung der Steuerleitungen beschrieben.

[0076] Für die hier beschriebenen Funktionen werden die Adern 1,2,3,4 und D der Steuerleitung nach UIC 541-5 benötigt.

[0077] Die Leitungswege 2-4 und D-4 sind jeweils am Zugende durch Widerstände verbunden. Diese Stromkreise werden überwacht, indem in jede Schleife ein konstanter Strom von 20 mA eingespeist und der dem jeweiligen Widerstand entsprechende Spannungsabfall registriert wird.

[0078] Die Komponenten für die Überwachung dieser Schleife sind in Merkblatt UIC 541-5 Punkt 5.4.3 beschrieben.

[0079] Die Adern 2 und 4 sind am Zugende durch einen Zugschlusswiderstand  $R_1=1000 \Omega$  verbunden.

[0080] Bremsproben werden durch Betätigung des Tasters P, welcher einen Widerstand  $R_3=1600 \Omega$  zwischen die Adern schaltet, ausgelöst. Dabei wird unterschieden zwischen Betätigung am Endwagen oder an einem Zwischenwagen. Damit kann der Schleifenwiderstand  $R_s$  drei verschiedene Werte annehmen:

$$R_s = R_3 = 1600 \Omega$$

Bremsprobe am Endwagen

$$R_s = R_1 = 1000 \Omega$$

ein Zugschluss

$$R_s = 1/(1/R_1 + 1/R_3) = 615 \Omega$$

Bremsprobe an Mittelwagen

[0081] Er wird durch die Überwachungseinrichtung SEP überwacht, welche jeden dieser 3 Werte erkennt und die entsprechenden Meldungen

[0082] SEP2: „Bremsprobe Endwagen“

[0083] SEP1: „Zugschluss ep“

[0084] SEP3: „Bremsprobe Mittelwagen“ an die nachgeschaltete Logik weitergibt.

[0085] Erfindungsgemäß erfolgt die Signalisierung der durch die Überwachungseinrichtung gewonnenen Messergebnisse in 4 Stufen mittels dreier Leuchtmelder oder auf einem Display. Eine Darstellung dieser Verknüpfung als Ablaufplan zeigt **Fig. 20** und 21.

[0086] Die Meldung einer betätigten Fahrgastnotbremse aus einem Wagen erfolgt nach dem gleichen Prinzip.

[0087] Die Adern D und 4 sind am Endwagen über einen Widerstand  $R_2=1300 \Omega$  verbunden. Ein Kontakt der Fahrgastnotbremse schaltet dazu einen Widerstand von  $240 \Omega$  parallel.

[0088] Die Erkennung und Meldung erfolgt durch die Überwachung SSA auf dem Führungsfahrzeug, welche die Meldungen SSA1 für „Schleife NBÜ i.O.“ und SSA2 für „FGN“ steuert:

- SSA1 (Meldung Schleife NBÜ i.O.) ist „ein“, wenn ein Widerstand von  $1300 \Omega$  (Zugschluss) registriert wird. Zustand „aus“ zeigt Unterbrechung oder mehrere Zugschlüsse im Leitungsweg, d.h. „Fehler“ an.
- SSA2 (Meldung FGN) ist „ein“, wenn ein Widerstand von weniger als  $240 \Omega$  gemessen wird. Erfolgt gleichzeitig ein Druckabfall in der Hauptluftleitung, bedeutet dies, dass eine oder mehrere Fahrgastnotbremsen betätigt sind. Eine Fehlermeldung ohne Druckabsenkung der Hauptluftleitung zeigt Kurzschluss.

[0089] Die Auswertung der durch die Meldekontakte übermittelten Informationen und die Steuerung des Leuchtmelders „FGN“ erfolgt in der nachgeschalteten Logik.

[0090] Die Magnetventile der Bremse in den Wagen werden durch eine Nennspannung von 110 V Gleichspannung über die Adern 3 und 4 mit gemeinsamem Rückleiter (0) auf Ader 2 angesteuert. Das positive Potential des Bremsbefehles wird zur Überwachung auf Ader 1 rückgeführt.

[0091] Erfindungsgemäß wird die Ader 4 ständig auf Belegung mit einem Bremsbefehl überwacht und die Plausibilität geprüft, siehe **Fig. 20**.

[0092] Nach Merkblatt UIC 541-5 kann auch eine vereinfachte Variante ohne die oben beschriebene Schleifenüberwachung angewendet werden. Danach wird bei Ausgabe eines Bremsbefehls auf Ader 4 seine Rückführung auf Ader 1 überprüft. Bleibt diese aus, wird eine Fehlermeldung ausgegeben.

[0093] Die Erkennung des Systems wird in **Fig. 24** dargestellt.

[0094] Erfindungsgemäß wird die Ader 3 ständig auf Belegung mit einem Lösebefehl überwacht und die Plausibilität geprüft, siehe **Fig. 21**.

[0095] Die Ansteuerung der Relais „NBÜ“ in den Wagen erfolgt mit 48V Gleichspannung über die Adern 4 (0) und D (+).

[0096] Erfindungsgemäß erfolgt zusätzlich eine Prüfung der Rückmeldung bei Ausgabe des Befehles, siehe **Fig. 26**.

[0097] Im Falle der Verwendung eines elektronischen Bussystems realisiert eine spezielle Buskopplerbaugruppe folgende Funktionen:

- Umsetzung der von der Logik des zentralen Steuerteiles ausgegebenen Befehle in Bustelegramme
- Senden der Telegramme mit ep- und NBÜ-Befehlen an Fahrzeuge des Zuges, dabei haben die Telegramme für „ep-Bremsen“ Vorrang vor „ep-Lösen“
- Überwachung der Signalübertragung
- Überwachung Zugschluss

- Überwachung Fahrgastnotbremse
- Umsetzung der empfangenen Telegramme in Eingangssignale für die Logik des zentralen Steuerteiles

[0098] Die Spezifikation erfolgt entsprechend dem Standard des gewählten Bussystems.

Funktionsbeschreibung eines Steuerungsablaufes in einem führenden Fahrzeug

[0099] Erfindungsgemäß ist ein Funktionsablauf im führenden Fahrzeug strukturiert aus Blöcken aufgebaut, mit der Möglichkeit, an bestimmte, unabhängig vom gewählten Übertragungssystem stets vorhandene Grundfunktionen, je nach Aufgabenstellung entsprechende Funktionsblöcke anzufügen.

[0100] Als Grundfunktionen werden die Funktionen bezeichnet, die unabhängig von der Wahl des Informations- und Befehls- Übertragungssystems vorhanden sein müssen.

[0101] Auf jedem Führerstand ist ein Wahlschalter vorhanden. Er verfügt gemäß **Fig. 2** über folgende Stellungen:

- 0: Aus
- 2: ep- Bremse UIC mit Überwachung und NBÜ/UIC
- 3 ep- Bremse UIC mit Überwachung ohne NBÜ
- 4: ep- Bremse UIC ohne Überwachung (vereinfachtes System)

[0102] Die Steuerung ist hierbei so ausgelegt, dass sie alle möglichen Konfigurationen berücksichtigt.

[0103] Innerhalb des Systems UIC 541-5 sind die Betriebsarten ep-Bremse mit NBÜ, ep-Bremse ohne NBÜ oder ep-Bremse vereinfacht (ohne NBÜ) möglich. Danach laufen die einzelnen Teilprozesse entsprechend ab.

[0104] In der Betriebsart „NBÜ/ep ein“ können gemäß **Fig. 3** einzelne Teilprozesse als Grundfunktionen betrachtet werden:

- Status Steuerung, siehe **Fig. 4**
- Betriebsbereitschaft ep – Bremse, siehe **Fig. 5**
- Überwachung ep – Bremse, siehe **Fig. 6**
- Steuerung ep- Bremse mit EP2 Einheit, siehe **Fig. 7**
- Steuerung Befehl Füllen, siehe **Fig. 8**
- Steuerung Füllstoßventil Führerbremssventilanlage D2/D5, siehe **Fig. 9**
- Steuerung Füllstoßventil Führerbremssventilanlage GD/HD, siehe **Fig. 10**
- Überwachung und Meldung „Notbremse“, siehe **Fig. 11**
- Steuerung Notbremsmeldung/-überbrückung, siehe **Fig. 12**

[0105] Erfindungsgemäß erfolgt nach **Fig. 5** die Aktivierung der ausgewählten Betriebsart mittels anschließend ausgelöstem Bremsbefehl. Die ep-Bremse befindet sich im Zustand „Störung“, wenn das gewählte System

- nach Betätigen des Wahlschalters nicht aktiviert ist, oder
- eine Fehlermeldung ausgibt.

[0106] Eine „Störung“ im System ep -Steuerung wird gemäß **Fig. 6** signalisiert durch die entsprechende Meldeleuchte wie folgt:

- bei Steuerungsfehler durch Dauerlicht
- bei System nach UIC 541-5 mit ständig aktiver Überwachung durch Blinken
- bei System UIC 541-5 vereinfacht durch Dauerlicht
- bei System DB durch Dauerlicht

[0107] Gemäß **Fig. 7** können im Teilprozess Steuerung ep- Befehle „Bremsen“ und „Lösen“ über die Bedienung des Führerbremssventils folgende Funktion vorgegeben werden: „Füllstoß“(Fü), „Fahrt“ (F), „Betriebsbremsen“ (BB), oder „Schnellbremsen“ (SB). Die entsprechend zugeordneten Schaltkontakte melden diese an die Steuerung.

[0108] Die Anforderungen ep-Bremsen und ep-Lösen werden in der Führerbremssventilanlage gebildet und sind nicht Gegenstand dieses Schutzrechtsanspruches. Erfindungsgemäß

- erfolgt eine Plausibilitätsprüfung durch Verknüpfung der Stellungsmeldungen des Betätigungselementes für das Führerbremssventil mit aus den nach einem bestimmten Verfahren von der Führerbremssventilanlage gebildeten Anforderungen für ep-Bremsen und -Lösen. unter Berücksichtigung des tatsächlichen Druckes in der Hauptluftleitung. Dabei ist ein Signal „Betriebsbremsen“ (BB) nur bei automatisch gesteuertem Fahr- und Bremsbetrieb (AFB) zwingend erforderlich.
- wird durch die Logik sichergestellt, dass die Bildung des Befehls „ep- Lösen“ nicht möglich ist, wenn



gleichzeitig die Bedingungen für die Bildung des Befehls „ep-Bremsen erfüllt sind.  
– wird bei SB ep- Bremsen direkt angesteuert.

[0109] Nach **Fig. 8** erfolgt erfindungsgemäß eine Funktion zum automatischen Füllen der Hauptluftleitung bis auf den vom Führerbremsventil vorgegebenen Solldruck durch kurzzeitigen Füllstoßbefehl mit Interruptmöglichkeit durch einen manuell oder von einem Sicherheitssystem ausgelösten Bremsbefehl.

[0110] Nach **Fig. 9** und **10** (Steuerung Führerbremsventilanlage Füllstoßfunktion) bewirkt bei einer rein pneumatisch gesteuerten Bremse die Füllstoßfunktion erhöhte Nachspeiseleistung, um ein schnelles Lösen der Bremsen im Zug zu erzielen. Mit der Zusatzfunktion ep ist dies nicht erforderlich.

[0111] Bei längerer Betätigung oder Bedienung bei gelösten Bremsen ist eine Überhöhung des Hauptluftleitungsdruckes möglich, was zum Überladen der A-Kammer im Steuerventil von Bremsen im Zug führt. Zur Notbremsüberbrückung wird das Bedienteil des Führerbremsventils in Füllstoßstellung gelegt. Um dabei das beschriebene Überladen zu verhindern, muss die pneumatische Füllstoßfunktion unterbunden werden.

[0112] Je nach Ausführung kann die Führerbremsventilanlage mit aktiver Ansteuerung oder Sperre der Funktion Füllstoß ausgeführt sein.

[0113] Nach **Fig. 11** (Teilprozess Überwachung und Meldung „Notbremse“) zeigt eine Meldelampe „Notbremse“ mit Blinken die Betätigung einer Fahrgastnotbremse und mit Dauerlicht einen Fehler in der Überwachung an. (siehe auch **Fig. 12**) Für das System DB sind zusätzlich zu den Grundfunktionen nach **Fig. 13** folgende Funktionen erforderlich:

- Teilprozess Verriegelung AiZ (TBO, TAV, Zuglicht), siehe **Fig. 14**
- Teilprozess Überwachung ep- Brems-/ Lösebefehl DB, siehe **Fig. 15** und **16**
- Teilprozess Überwachung Notbremse DB, siehe **Fig. 17**
- Teilprozess Überwachung Befehl NBÜ DB, siehe **Fig. 18**

[0114] Um einen Kurzschluss über die Ader **12** zu vermeiden, muss die gleichzeitige Ausgabe von Befehlen für die Türsteuerung und für die ep- Bremse /NBÜ (AiZ) im Führungsfahrzeug verhindert werden.

[0115] Gemäß **Fig. 15** und **16** (Teilprozess Überwachung ep- Brems-/Lösebefehl DB) erfolgt eine ständige Kontrolle der Adern IS 12-10 auf Anliegen eines einem Bremsbefehl und der Adern IS 12-11 auf Anliegen eines einem Lösebefehl entsprechenden Signals und Plausibilitätsprüfung durch Vergleich mit dem von der Steuerung gebildeten Status der entsprechenden Ausgabe; bei Erkennung eines nicht plausiblen Zustandes erfolgt eine Störmeldung.

[0116] Gleichzeitige Befehle „Türen schließen“ auf Ader **9** und „Zuglicht ein/aus“ oder „ep-Bremsen/Lösen“ auf Ader 10/11 der IS-Leitung interpretiert der Geber systembedingt, fälschlicherweise als „Notbremsmeldung“. In diesen Fällen wird gemäß **Fig. 17** (Teilprozess Überwachung FGN DB) deshalb die Generierung einer Meldung unterdrückt. Eine bereits vorher ausgegebene Meldung FGN bleibt erhalten.

[0117] Nach **Fig. 18** (Überwachung Befehl NBÜ DB) erfolgt eine Prüfung der Rückmeldung bei Ausgabe des Befehles NBÜ DB.

[0118] Für das System UIC 541-5 sind nach **Fig. 19** folgende Funktionen zusätzlich zu den Grundfunktionen erforderlich:

- Teilprozess Überwachung Befehle ep UIC 541-5, siehe **Fig. 20** und **21**
- Teilprozess Leitungsüberwachung UIC 541-5 Adern **2-4** (ep) , siehe **Fig. 22**
- Teilprozess Leuchtmelder Überwachung ep-Schleife, siehe **Fig. 23**
- Teilprozess Bremsprobe UIC 541-5, siehe **Fig. 24**
- Teilprozess Leitungsüberwachung UIC 541-5 Adern D-4 (FGN), siehe **Fig. 25**
- Teilprozess Überwachung Befehl NBÜ UIC 541-5, siehe **Fig. 26**.

[0119] Nach **Fig. 20** und **21** (Teilprozess Überwachung ep UIC 541-5) erfolgt eine ständige Kontrolle der Ader 4 auf Anliegen eines einem Bremsbefehl und der Ader 3 auf Anliegen eines einem Lösebefehl entsprechenden Signals und Plausibilitätsprüfung durch Vergleich mit dem von der Steuerung gebildeten Status der entsprechenden Ausgabe. Bei Erkennung eines nicht plausiblen Zustandes erfolgt eine Störmeldung.

[0120] Nach **Fig. 23** (Leitungsüberwachung ep, Adern 2-4) erfolgt eine Bildung der Meldung über den Zustand der Leiterschleife für ep- Bremsen in 4- Stufen durch Erkennung von 3 festgelegten Widerstandsbereichen sowie eine Anzeige der 4-stufigen Überwachung mittels Leuchtmelder.

[0121] Nach **Fig. 24** (Teilprozess Bremsprobe 541-5) erfolgt durch ein Geschwindigkeitssignal und ein Betriebsartschalter ein verriegeltes Auslösen eines ep-Bremsbefehles zum Zwecke der Bremsprobe in Abhängigkeit vom Erkennen eines bestimmten Widerstandsbereiches in der ep- Bremsschleife.

[0122] Nach **Fig. 26** (Überwachung Befehl NBÜ 541-5) erfolgt eine Prüfung der Rückmeldung bei Ausgabe des Befehles NBÜ 541-5.

### Schutzansprüche

1. Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) und einer Überwachung der Übertragungssysteme von schienengebundenen Fahrzeugen, die aus einem Fahrzeugverband aus einem führenden Fahrzeug und mindestens einem geführten Fahrzeug bestehen, wobei die Anzahl der geführten Fahrzeuge sowie eine Zusammensetzung des Fahrzeugverbandes anpassbar an bestimmte Gegebenheiten wie Passagieraufkommen oder Streckenverlauf ist, **dadurch gekennzeichnet** dass

- ein Steuerungssystem im führenden Fahrzeug aus einem zentralem Steuerteil und peripheren Baugruppen für Bedienung, Anzeige sowie aktiven Elementen wie Schaltgeräte und Magnetventile besteht,
- Verbindungen des zentralen Steuerteils mit peripheren Baugruppen und Fahrzeugsteuersystemen innerhalb des Fahrzeuges mittels Spannungssignalen über
- eine Steuerleitung für die Befehls- und Signalübertragung und/oder
- eine Bremssteuerleitung und/oder
- elektronische Bussysteme mittels digitaler Telegramme erfolgen,
- ein zentrales Steuerteil für die ep-Bremse mit NBÜ einheitlich aus Modulen aufgebaut und damit entsprechend der Anforderungen konfigurierbar ist,
- parallel eine direkte Ansteuerung der Ausgabe ep- Bremsen durch Schaltkontakte bei Anforderung Schnell- oder Zwangsbremsen sowie Notbremsüberbrückung bei Füllstoßstellung des Führerbremsventils erfolgt.

2. Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet dass

- ein ausgelöster Bremsbefehl eine ausgewählte Betriebsart aktiviert, die Vorrichtung Funktionen überwacht und im Falle eines Fehlers entsprechende Fehlermeldungen generiert, die eine Sammelmeldung „ep-Störung“ auslösen und von einem Triebfahrzeugführer mit einem Bremsbefehl quittiert werden müssen,
- Aktivierung der Betriebsart und Rücksetzen der Sammelmeldung „ep-Störung“ erst erfolgen, wenn die Vorrichtung bei Ausgabe der ep-Signale kein Fehler erkennt,
- die Vorrichtung eine Plausibilitätsprüfung durch Verknüpfung einer Stellungsmeldung des Betätigungselementes für ein Führerbremsventil mit den entsprechenden Anforderungen für „ep-Bremse anlegen“ bzw. „ep-Bremse lösen“ und einem tatsächlichen Luftdruck in der Bremsluftleitung durchführt,
- ein kurzzeitiger Füllstoßbefehl mit einer Unterbrechungsmöglichkeit durch einen manuell oder von einem Sicherheitssystem ausgelösten Bremsbefehl die Bremsluftleitung bis auf den vom Führerbremsventil vorgegebenen Solldruck automatisch aufgefüllt.

3. Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) nach einem oder beiden der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet dass die Vorrichtung für einen Funktionsblock eines Übertragungssystems über eine Bremssteuerleitung mit mindestens 3 Adern für Steuerung ep-Bremse und einer zusätzlichen Ader für die Funktion NBÜ

- eine ständige Kontrolle eines Leitungsweges auf Anliegen eines einem Befehl „ep-Bremse anlegen“ und eines weiteren Leitungsweges auf Anliegen eines einem Befehl „ep-Bremse lösen“ entsprechenden Signals und eine Plausibilitätsprüfung durch Vergleich mit einem von der Steuerung gebildeten Status der entsprechenden Ausgabe durchführt und bei Erkennung eines nicht plausiblen Zustandes eine Störmeldung abgibt,
- eine Meldung über einen Zustand einer Leiterschleife für ep-Bremsen in mindestens 4 Stufen durch Erkennung von mindestens 3 festgelegten Widerstandsbereichen abgibt,
- ein verriegeltes Auslösen eines Befehls „ep-Bremse anlegen“ durch ein Geschwindigkeitssignal und Betriebsartschalter in Abhängigkeit vom Erkennen eines bestimmten Widerstandsbereiches in einer ep-Bremschleife durchführt,
- eine Vorrangschaltung einer Ausgabe eines Befehl „ep-Bremse anlegen“ vor einem Befehl „ep-Bremse lösen“ zweifach durch das Verfahren und Kontakte der Ausgabeschaltgeräte sicherstellt,
- eine Meldung über den Zustand einer Leiterschleife für Meldung Fahrgastnotbremse und Notbremsüberbrückung in mindestens 3 Stufen durch Erkennung von mindestens 2 festgelegten Widerstandsbereichen abgibt.

4. Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet dass ein Funktionsblock eines Übertragungssystems eine Bremssteuerleitung mit mindestens 4 Adern nach dem UIC-Merkblatt 541-5 verwendet.

5. Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) nach einem oder beiden der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet dass die Vorrichtung für einen Funktionsblock eines Übertragungssystems mit Befehls- und Signalübertragung über die Steuerleitung mit mindestens 3 Adern für Steuerung ep-Bremse und einer zusätzlichen Ader für die Funktion NBÜ:

- eine ständige Kontrolle eines Leitungsweges auf Anliegen eines einem Befehl „ep-Bremse anlegen“ und eines weiteren Leitungsweges auf Anliegen eines einem Befehl „ep-Bremse lösen“ entsprechenden Signals und eine Plausibilitätsprüfung durch einen Vergleich mit einem von einer Steuerung gebildeten Status einer entsprechenden Ausgabe durchführt und bei Erkennung eines nicht plausiblen Zustandes eine Störmeldung ausgibt,
- eine Störungsmeldung bei Fehler im Übertragungssystem ausgibt,
- eine Vorrangschaltung einer Ausgabe eines Befehls „ep-Bremse anlegen“ vor einem Befehl „ep-Bremse lösen“ zweifach durch das Verfahren und Kontakte der Ausgabeschaltgeräte sicherstellt.

6. Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet dass ein Funktionsblock eines Übertragungssystems mit Befehls- und Signalübertragung 4 Adern einer IS-Leitung entsprechend UIC 558 verwendet.

7. Vorrichtung zur Steuerung einer elektropneumatischen (ep-) Bremse mit Notbremsüberbrückungseinrichtung (NBÜ) nach einem oder beiden der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet dass die Vorrichtung für einen Funktionsblock eines Übertragungssystems mittels eines elektronischen Bussystems mindestens folgende Funktionen realisiert

- Senden von Telegrammen mit ep- und NBÜ-Befehlen an Fahrzeuge des Fahrzeugverbandes, wobei Telegramme für „ep-Bremse anlegen“ Vorrang vor Telegrammen für „ep-Bremse lösen“ haben,
- Überwachung einer Signalübertragung,
- Überwachung eines Zugschlusses,
- Überwachung von Fahrgastnotbremsen.

Es folgen 21 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

Fig. 1

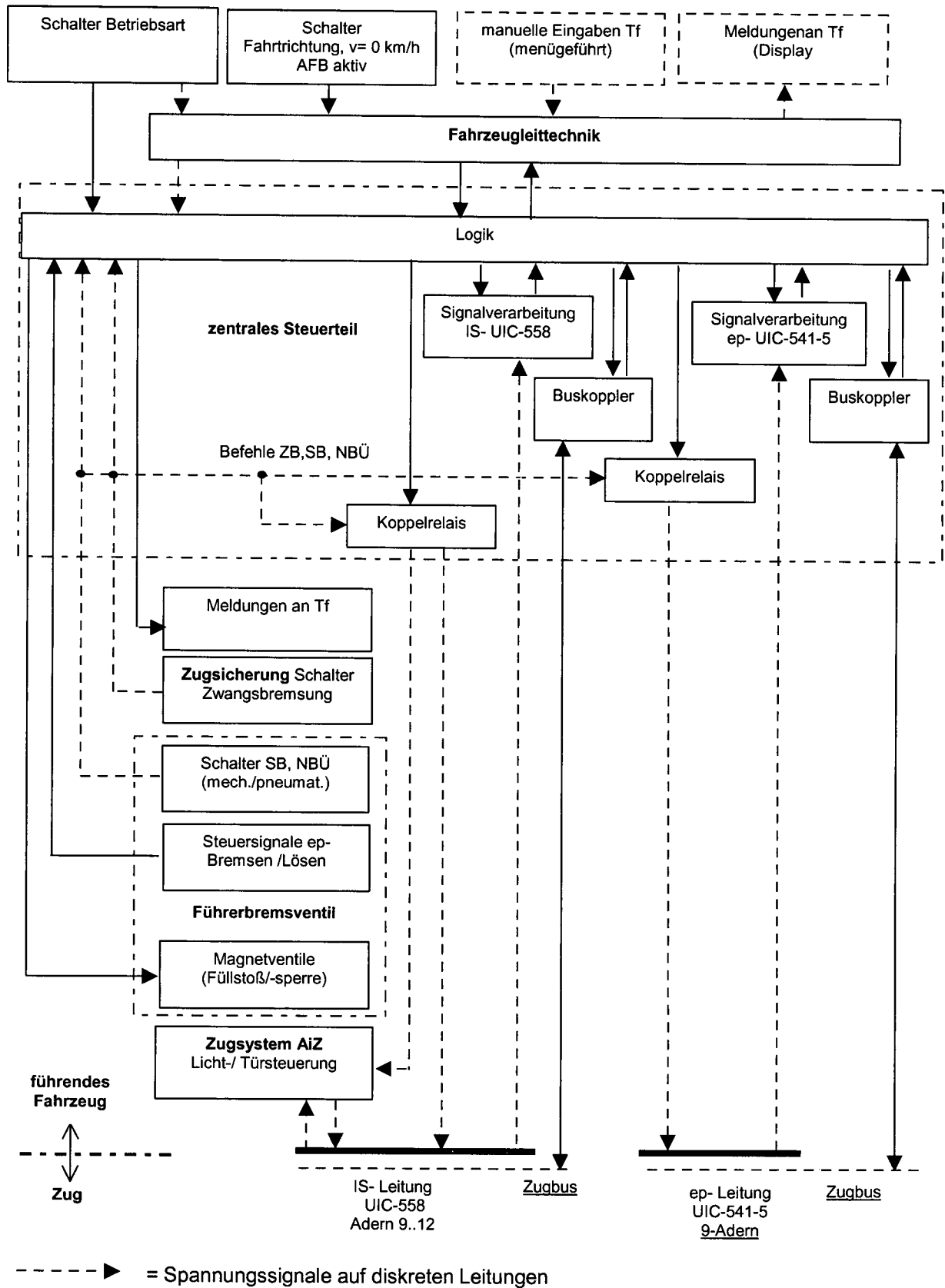


Fig. 2

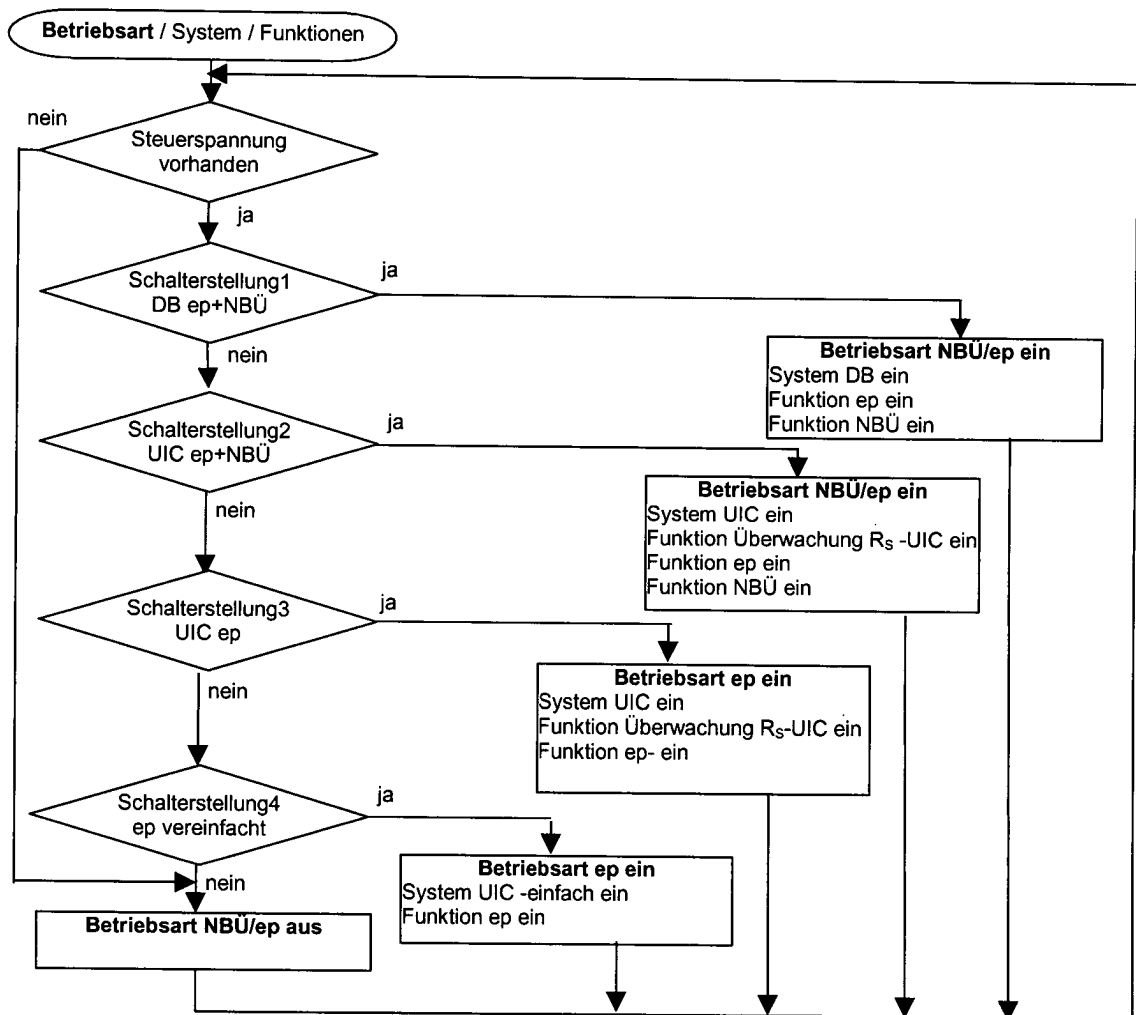


Fig. 3

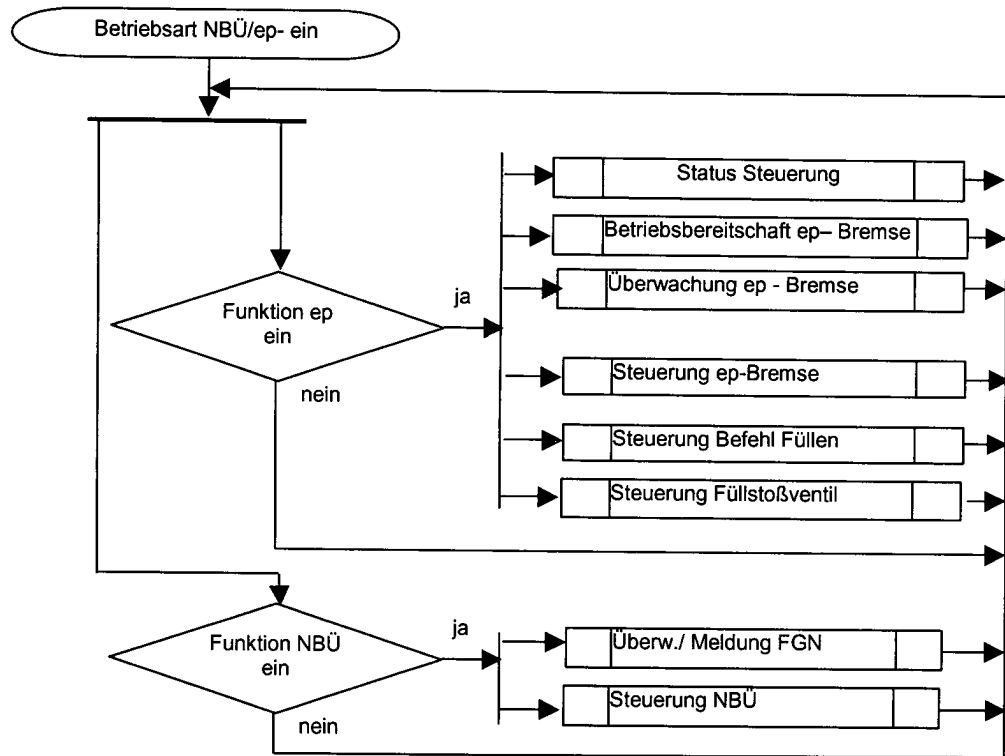


Fig. 4

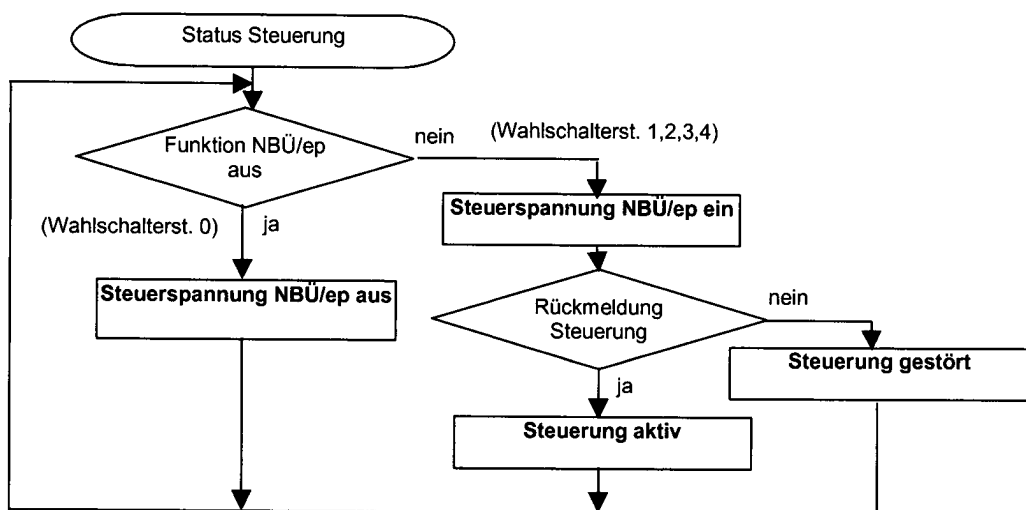


Fig. 5

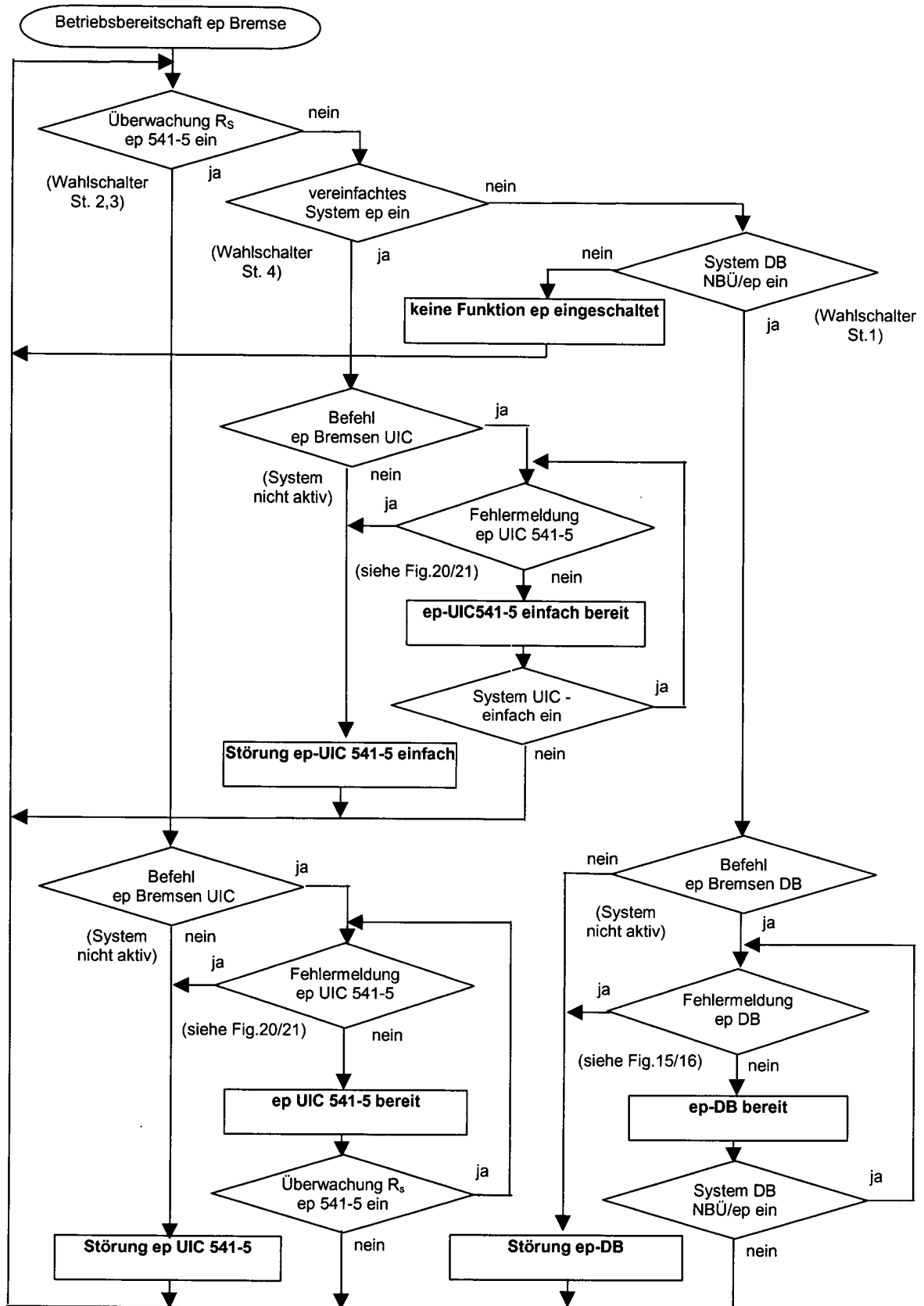


Fig. 6

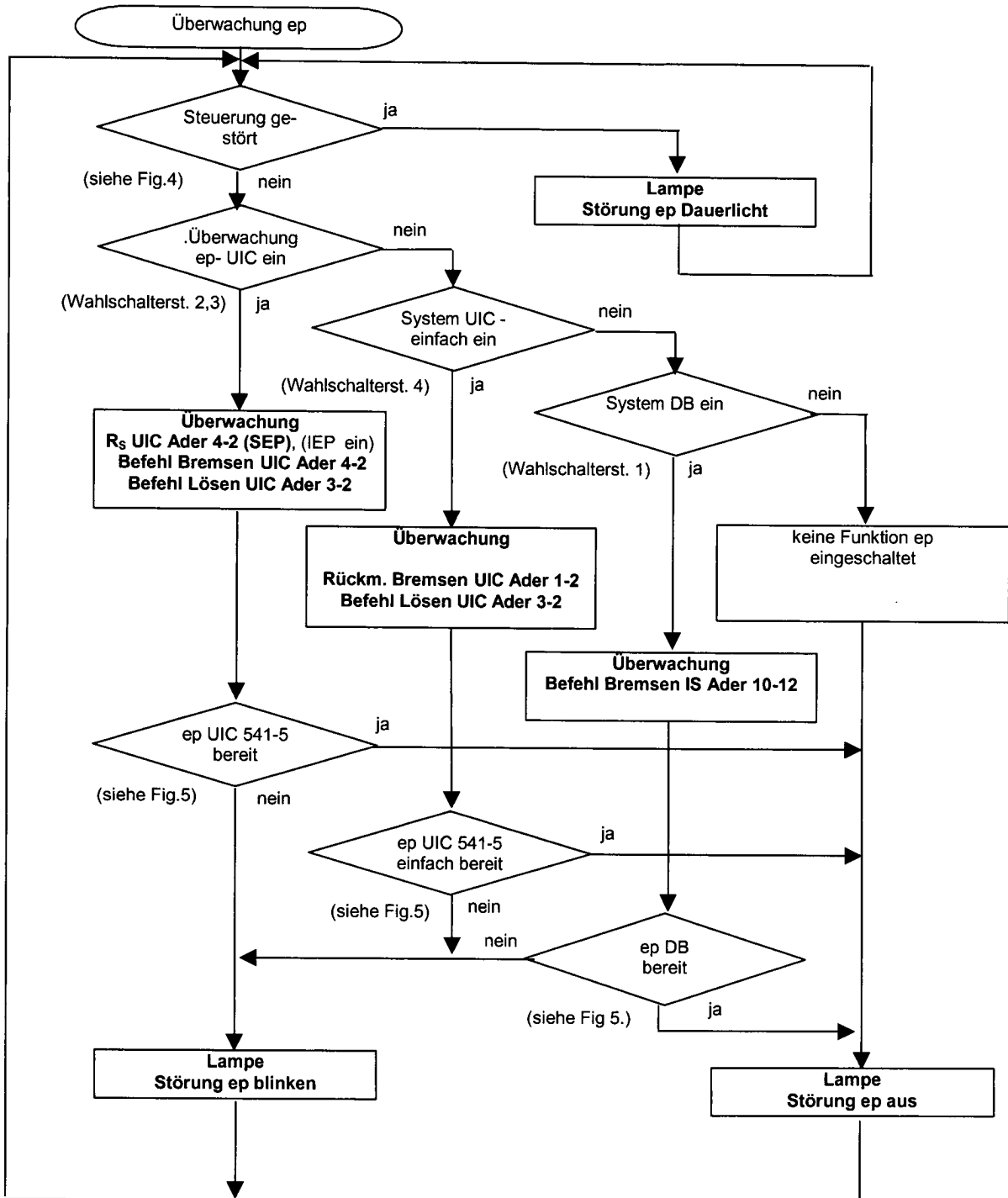
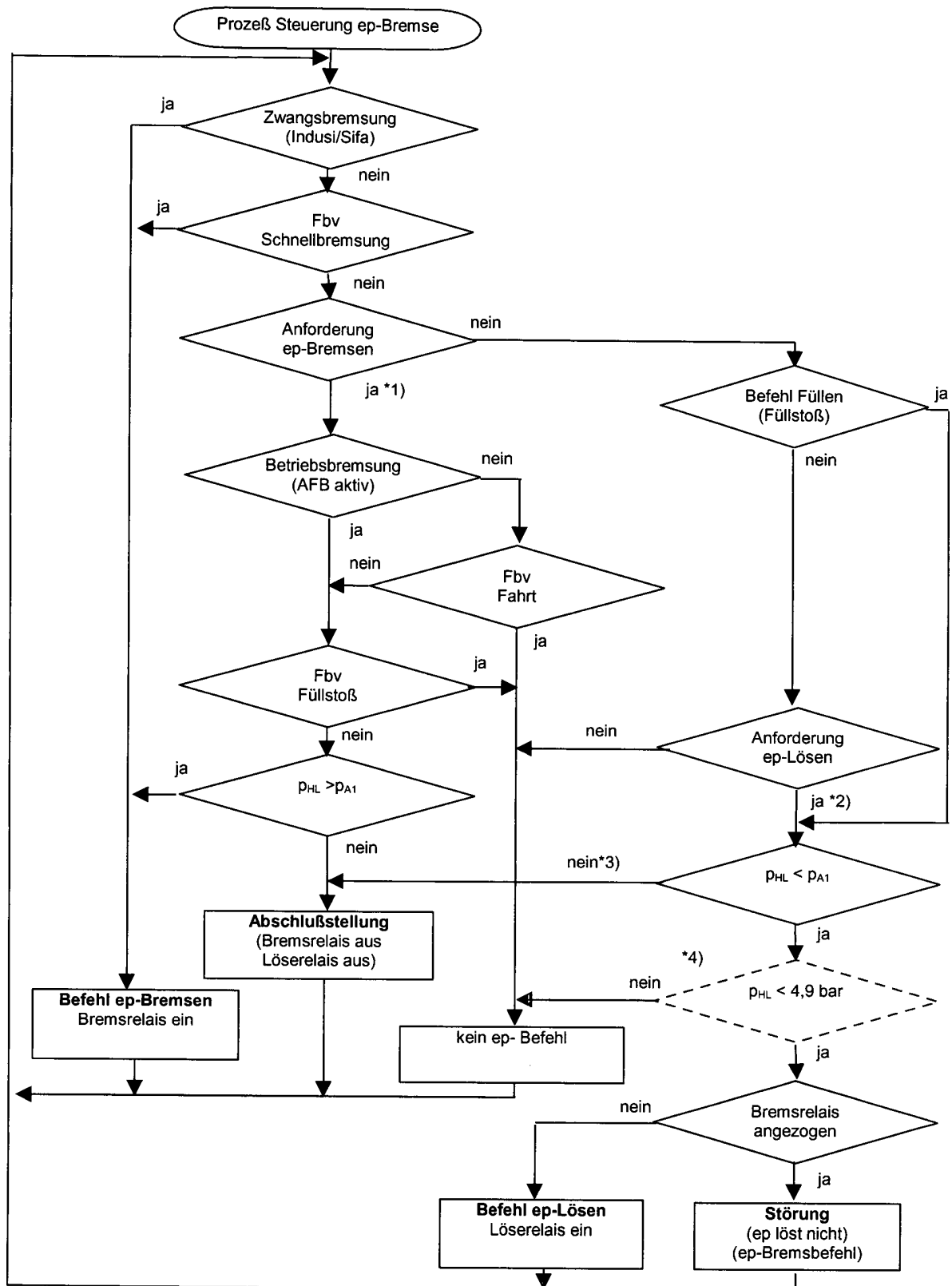




Fig. 7



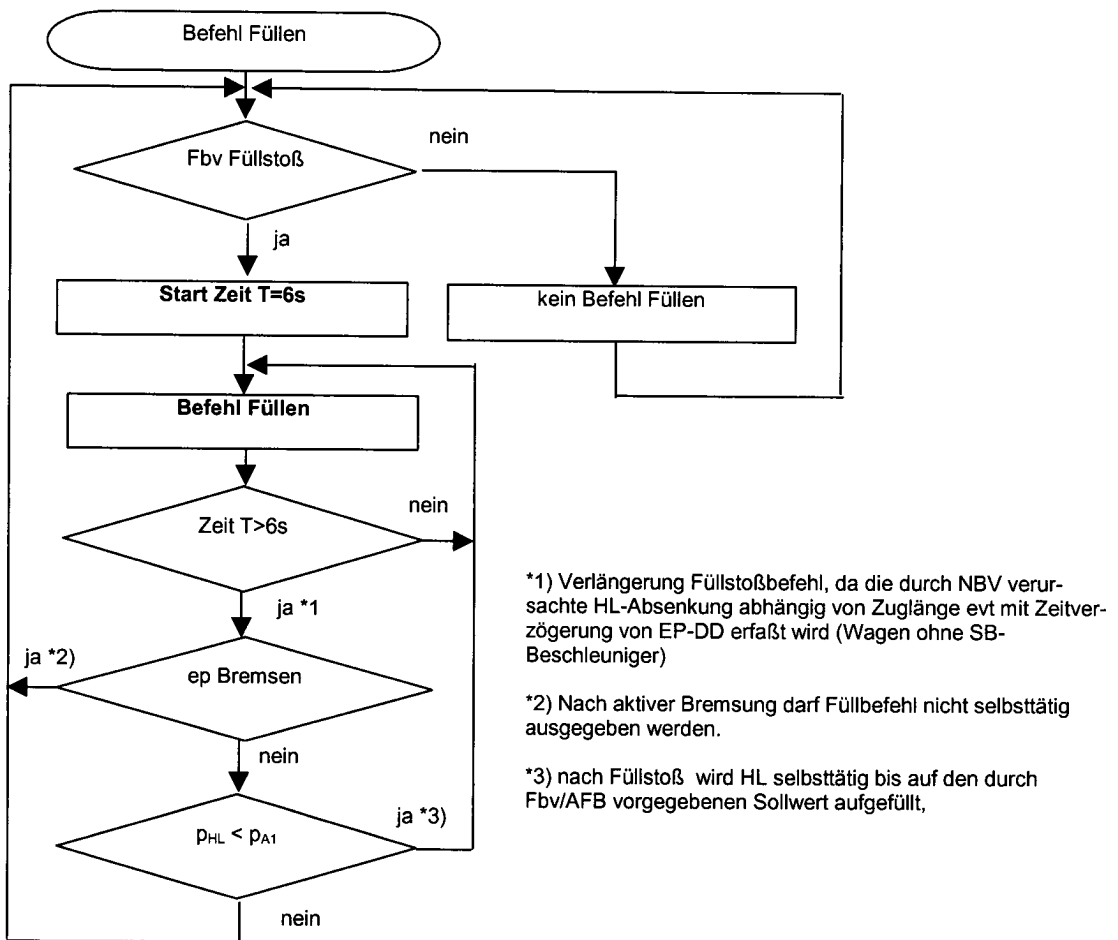
\*1) Bremsstufe wird eingesteuert

\*2) Lösestufe wird eingesteuert

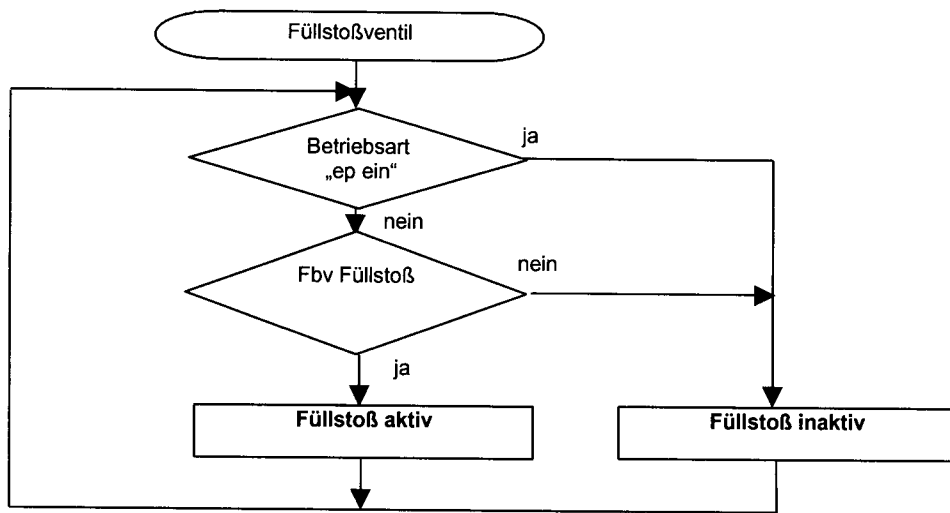
\*3) Füllen der HL über ep, max. bis auf den durch Fbv/AFB vorgegebenen Sollwert

\*4) wenn entsprechende Erfassung vorhanden

Fig. 8



**Fig. 9**



**Fig. 10**

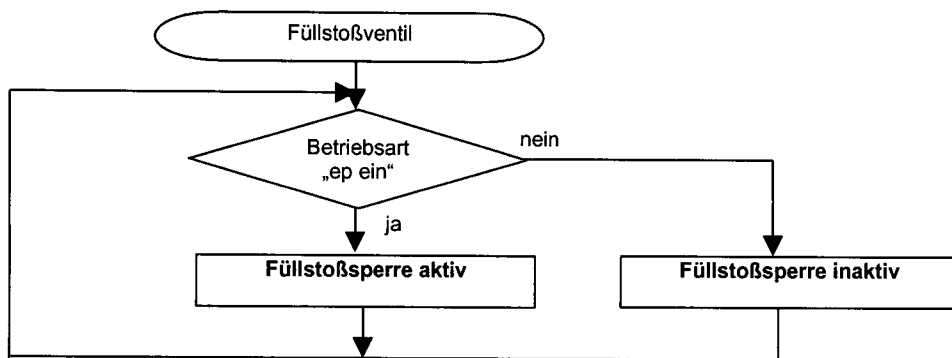


Fig. 11

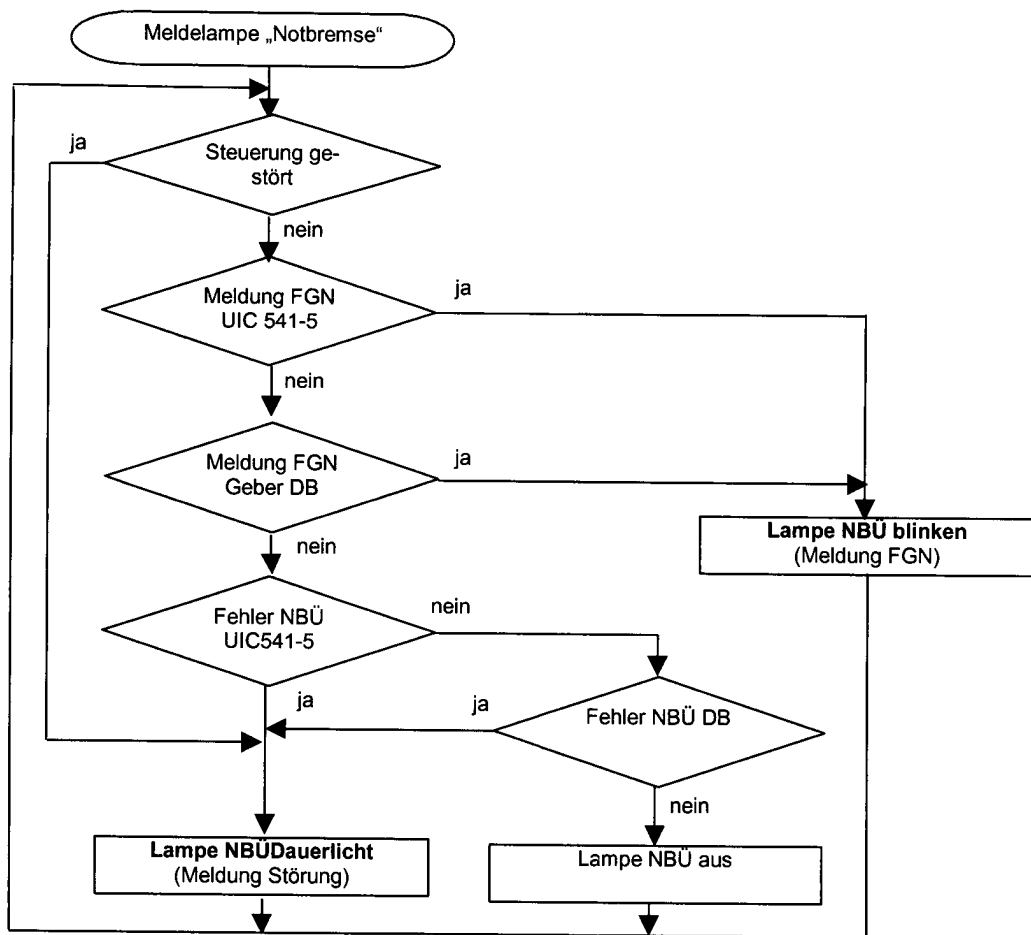


Fig. 12

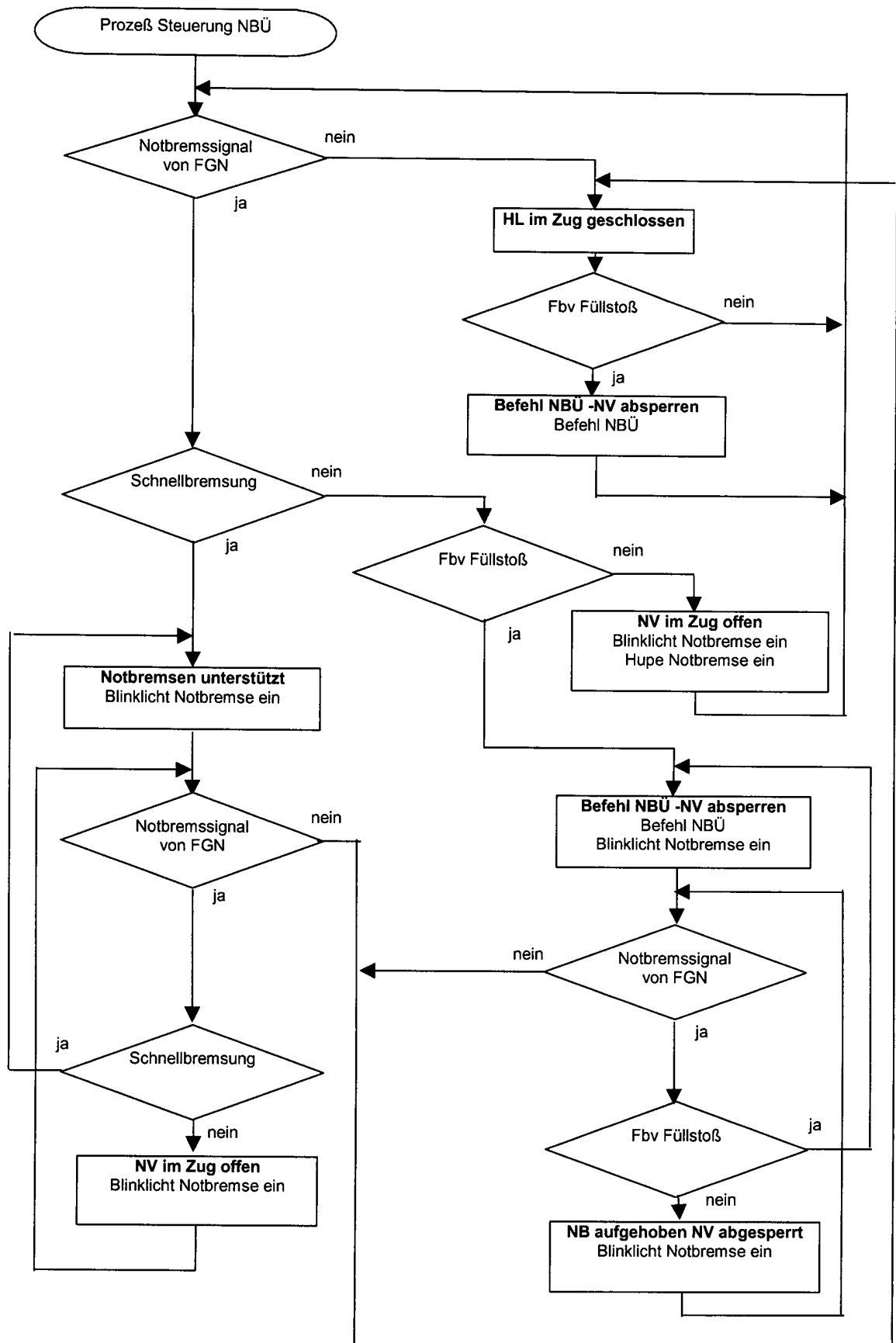


Fig. 13

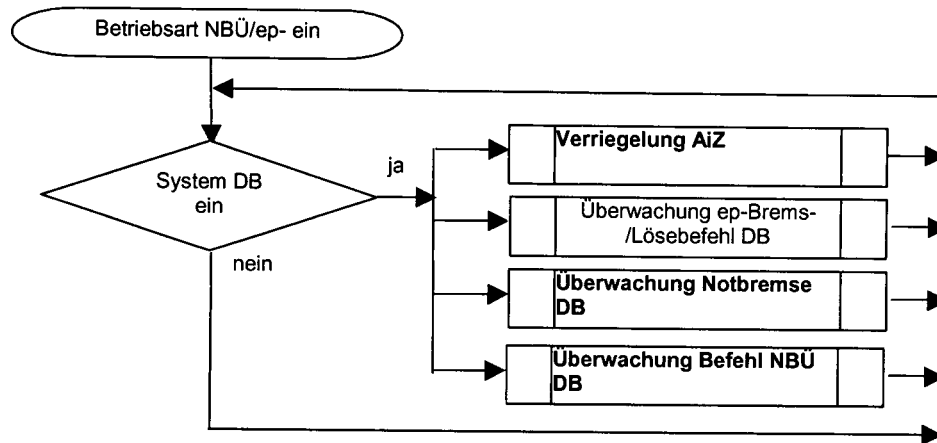


Fig. 14

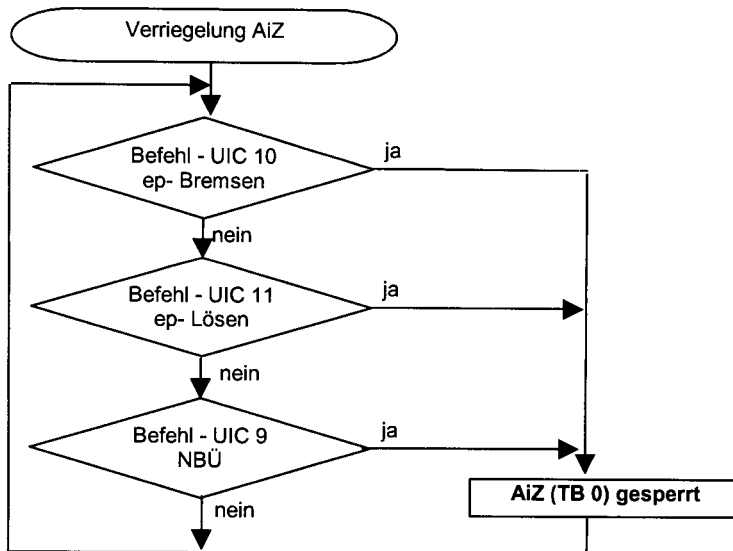


Fig. 15

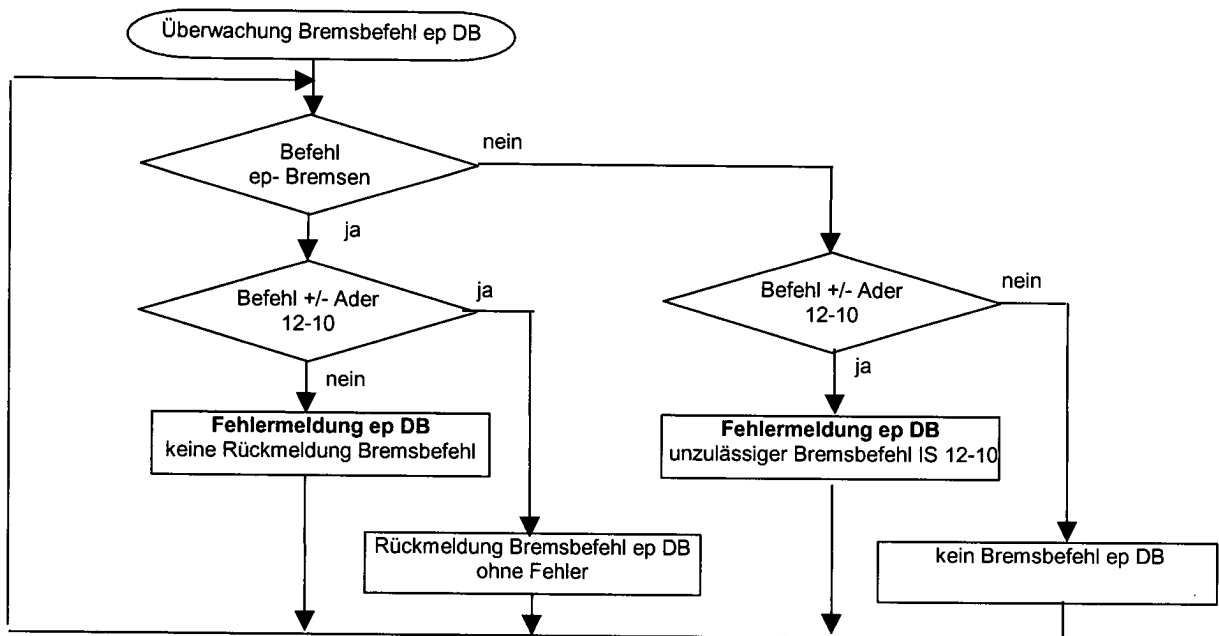


Fig. 16

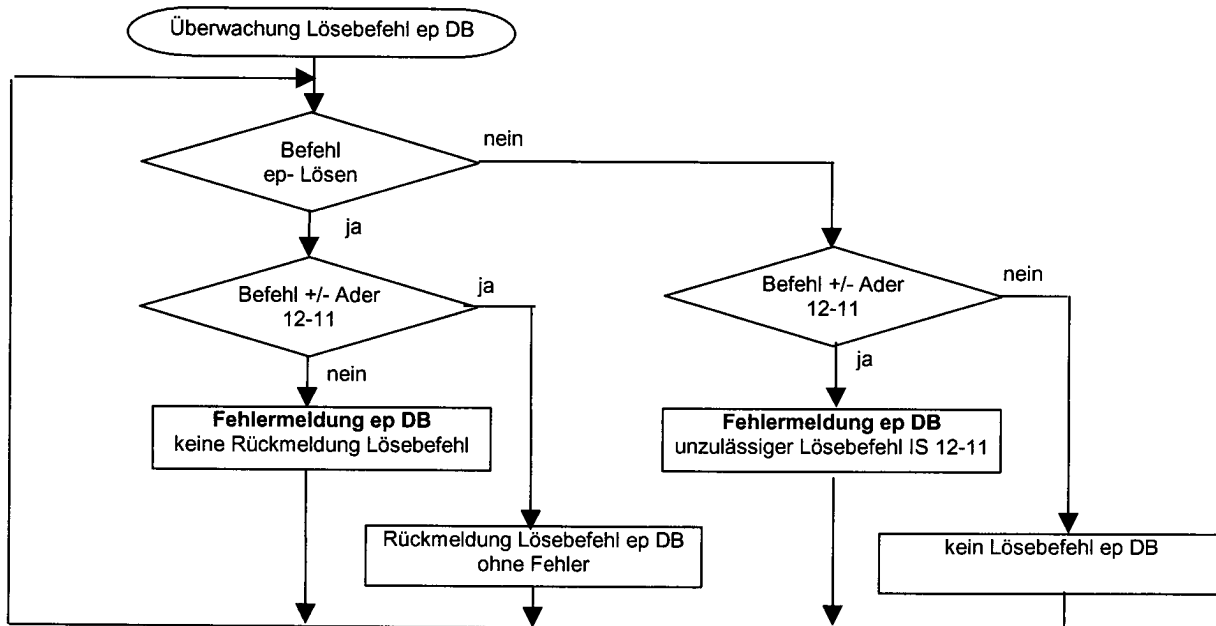


Fig. 17

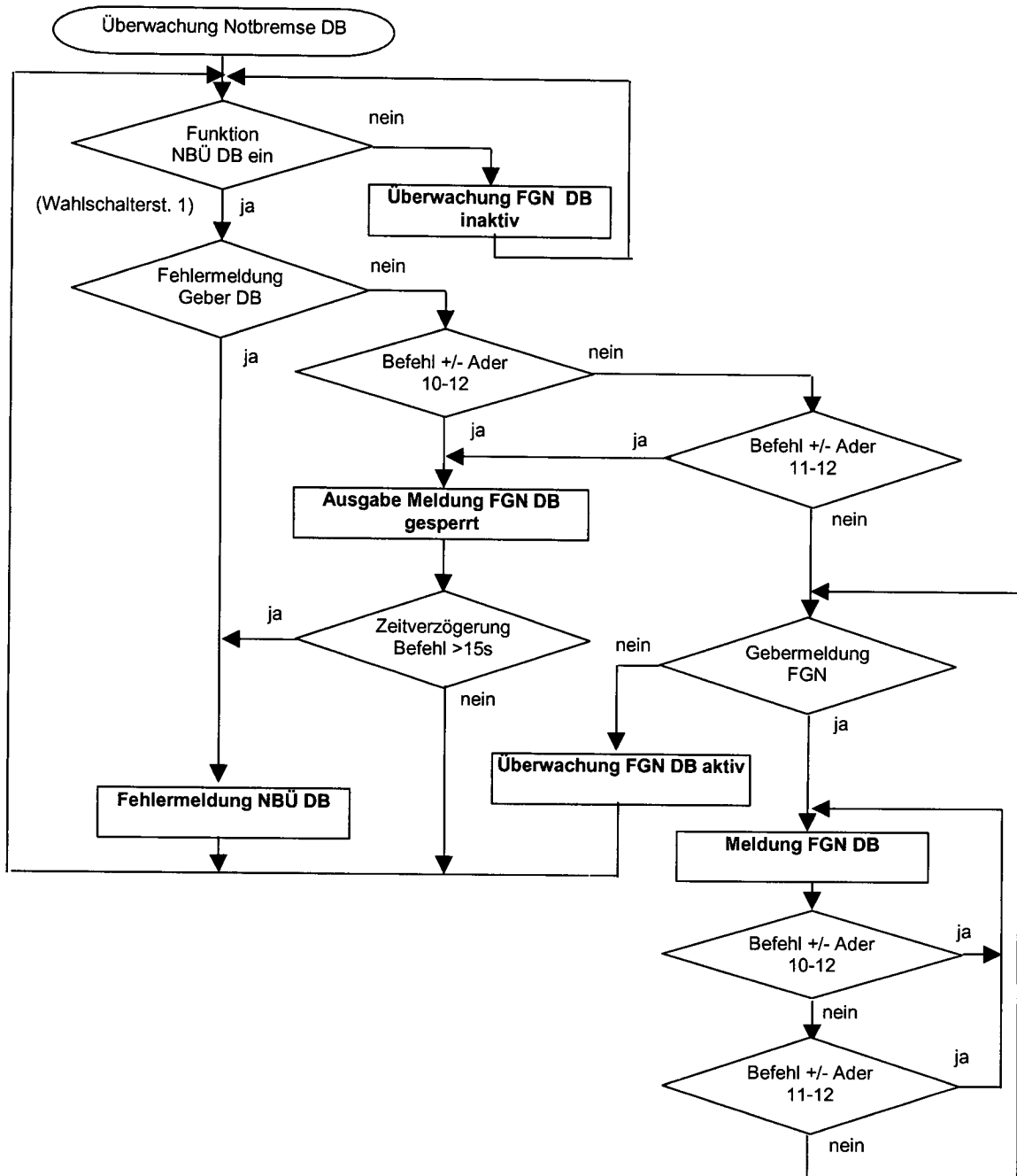




Fig. 18

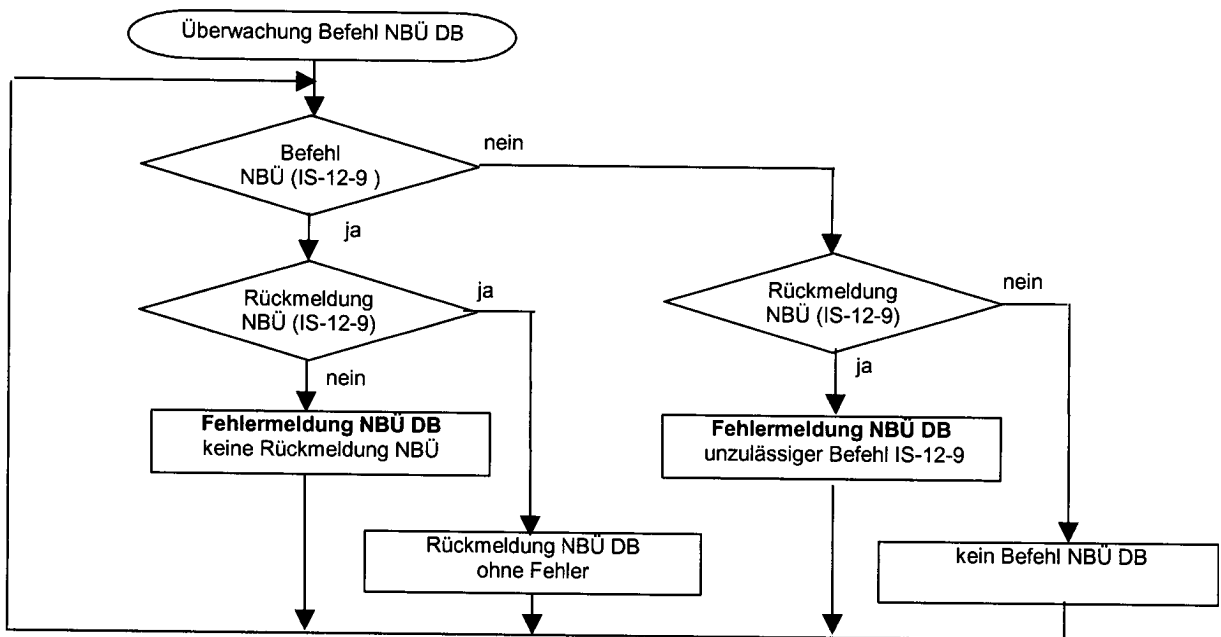


Fig. 19

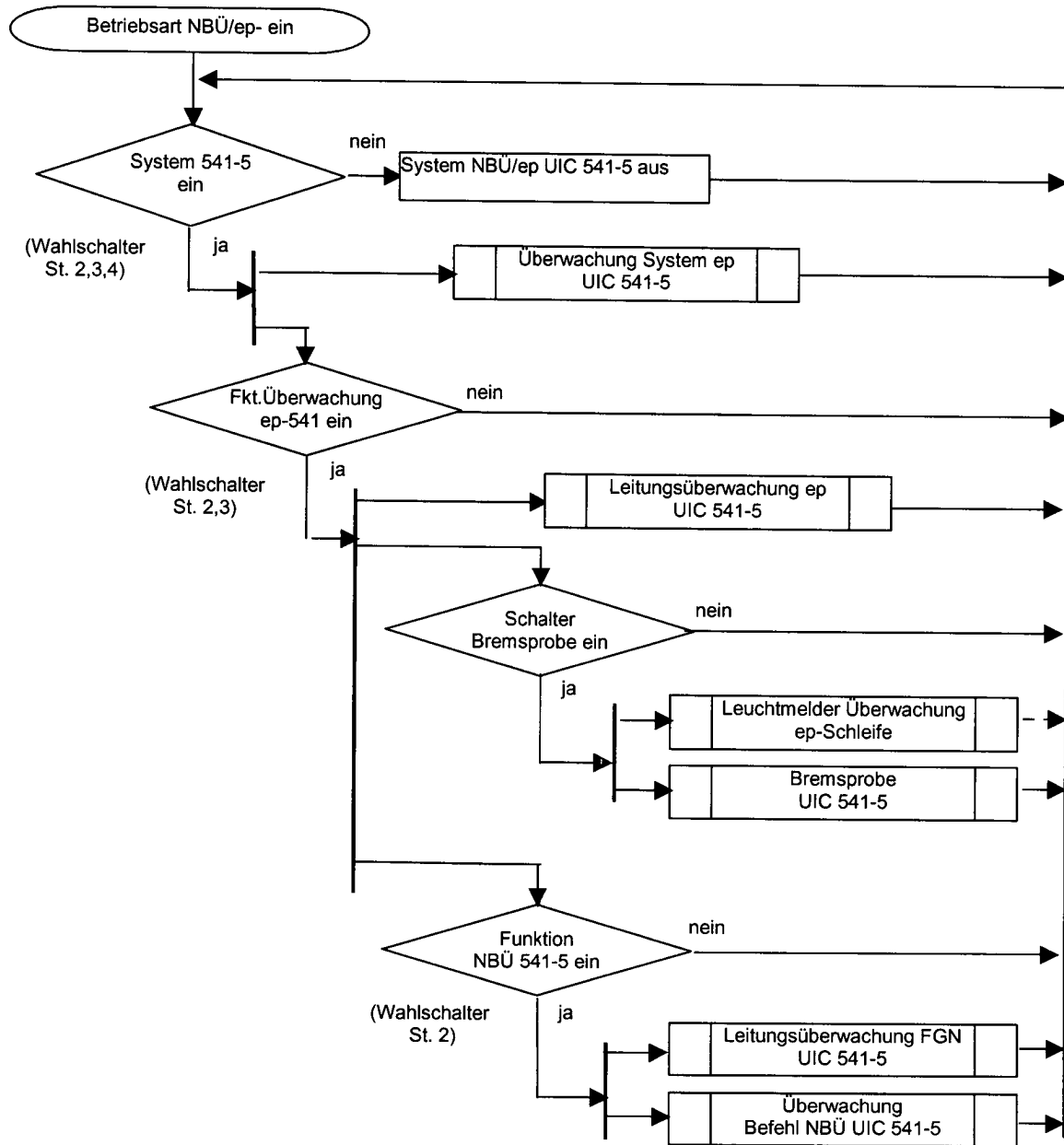


Fig. 20

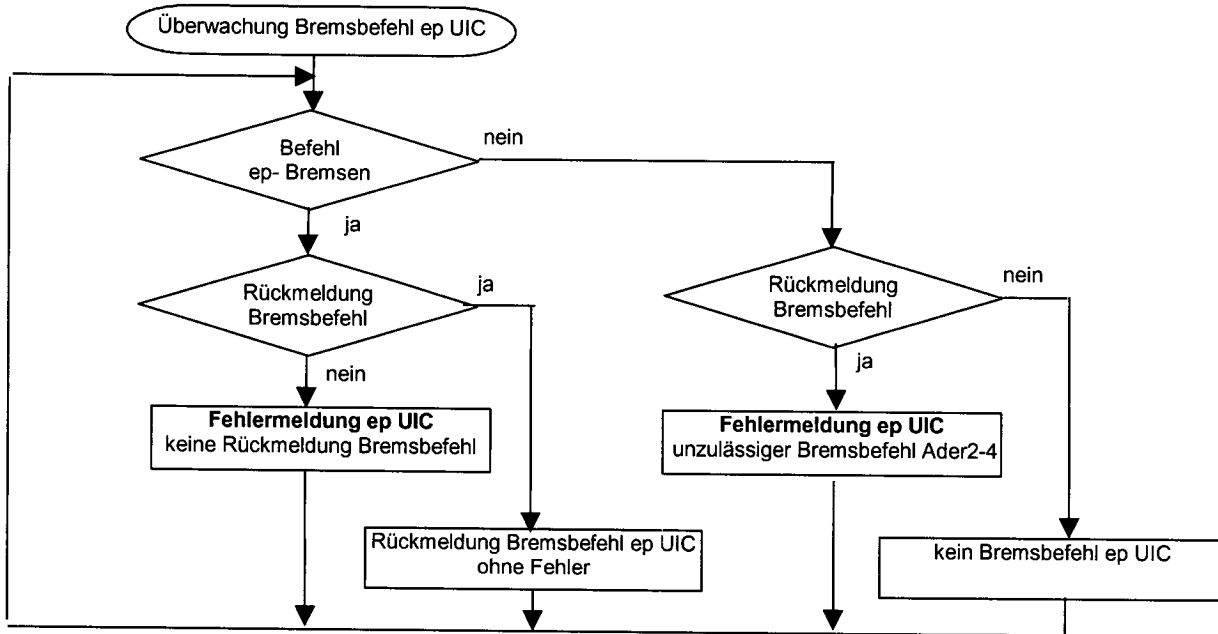


Fig. 21

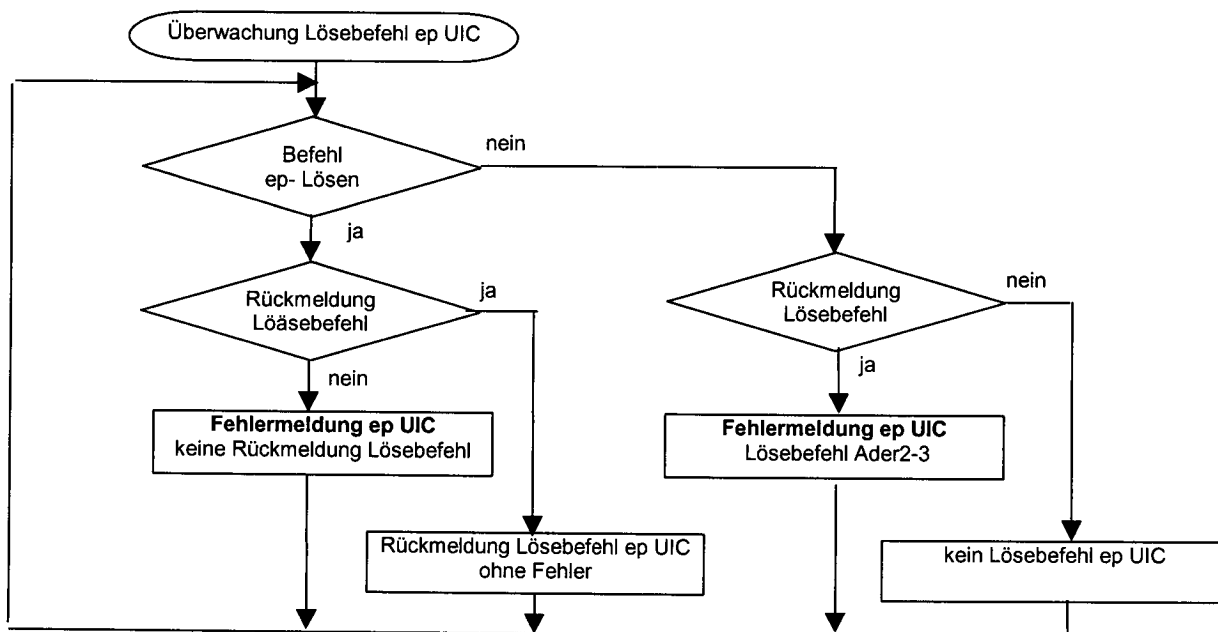


Fig. 22

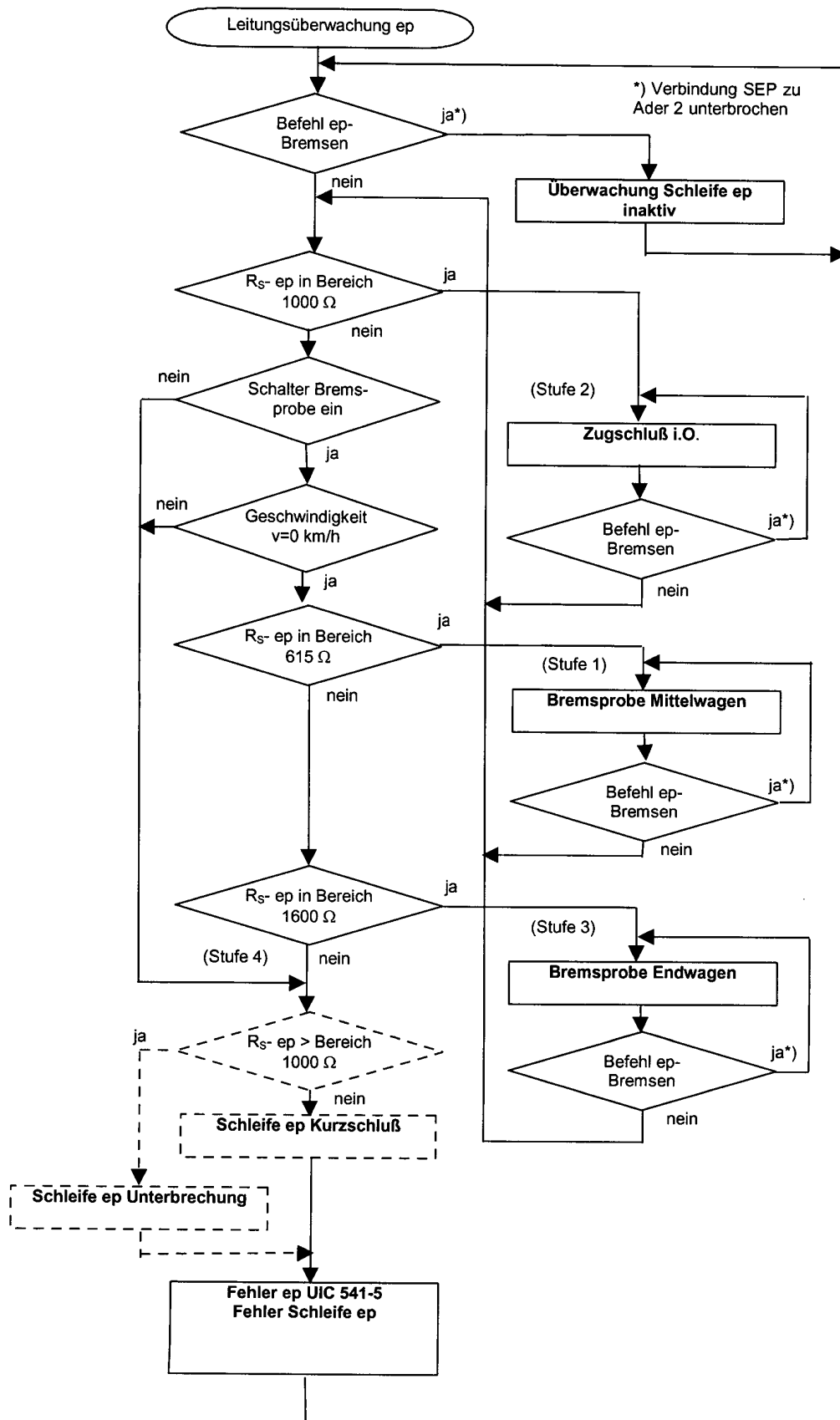


Fig. 23

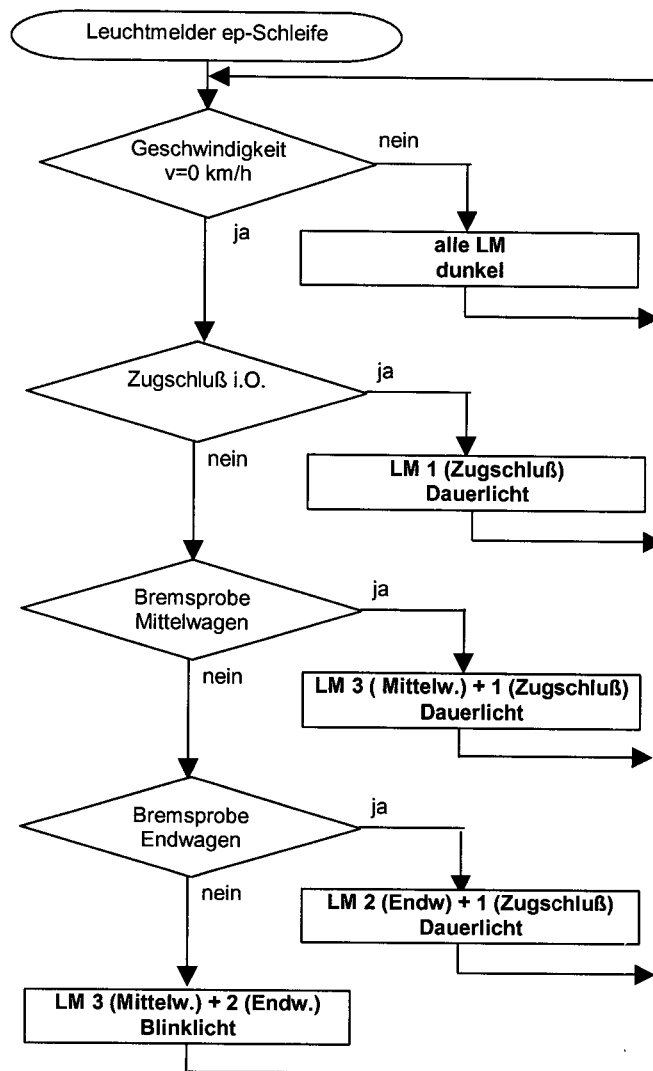


Fig. 24

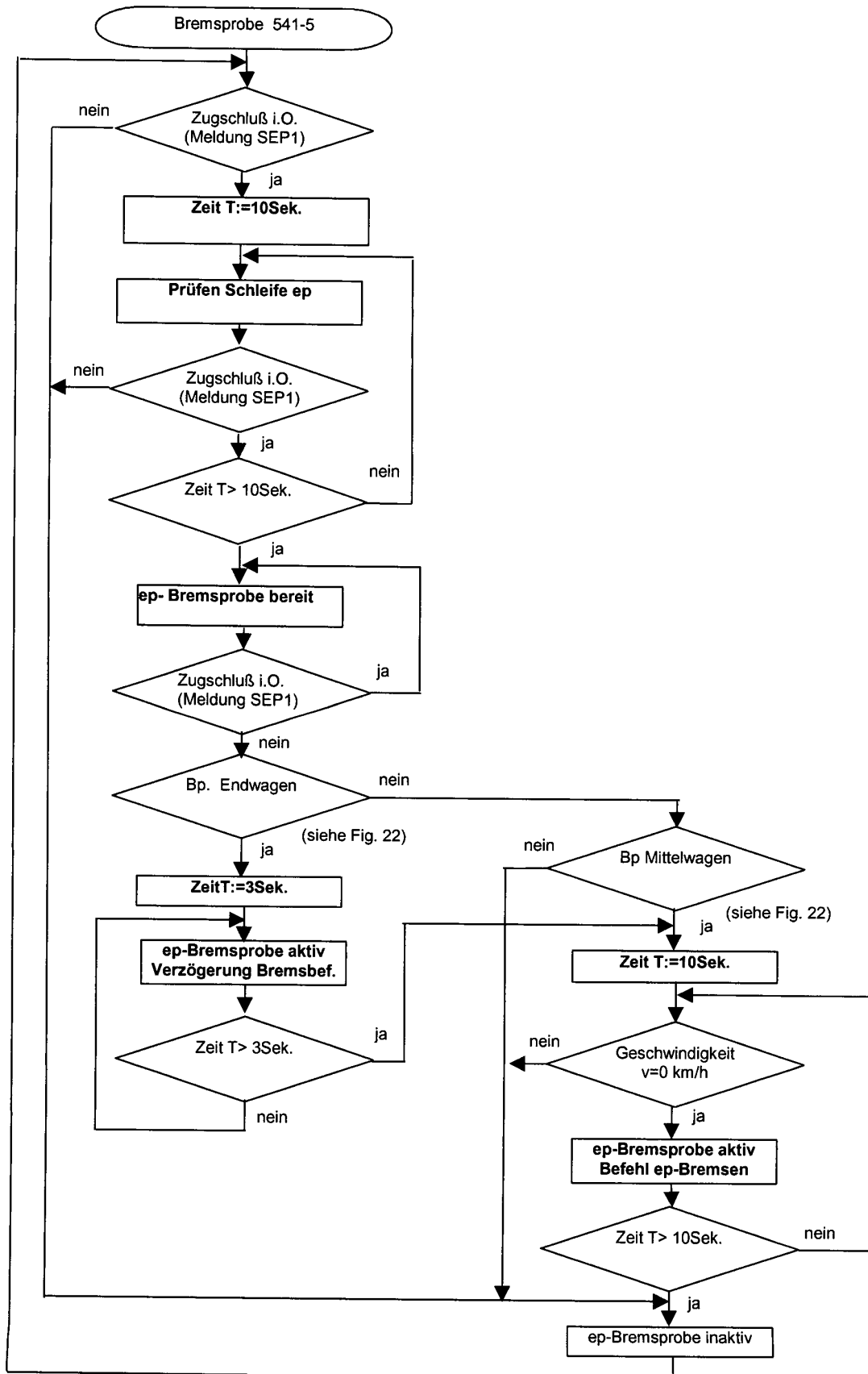


Fig. 25

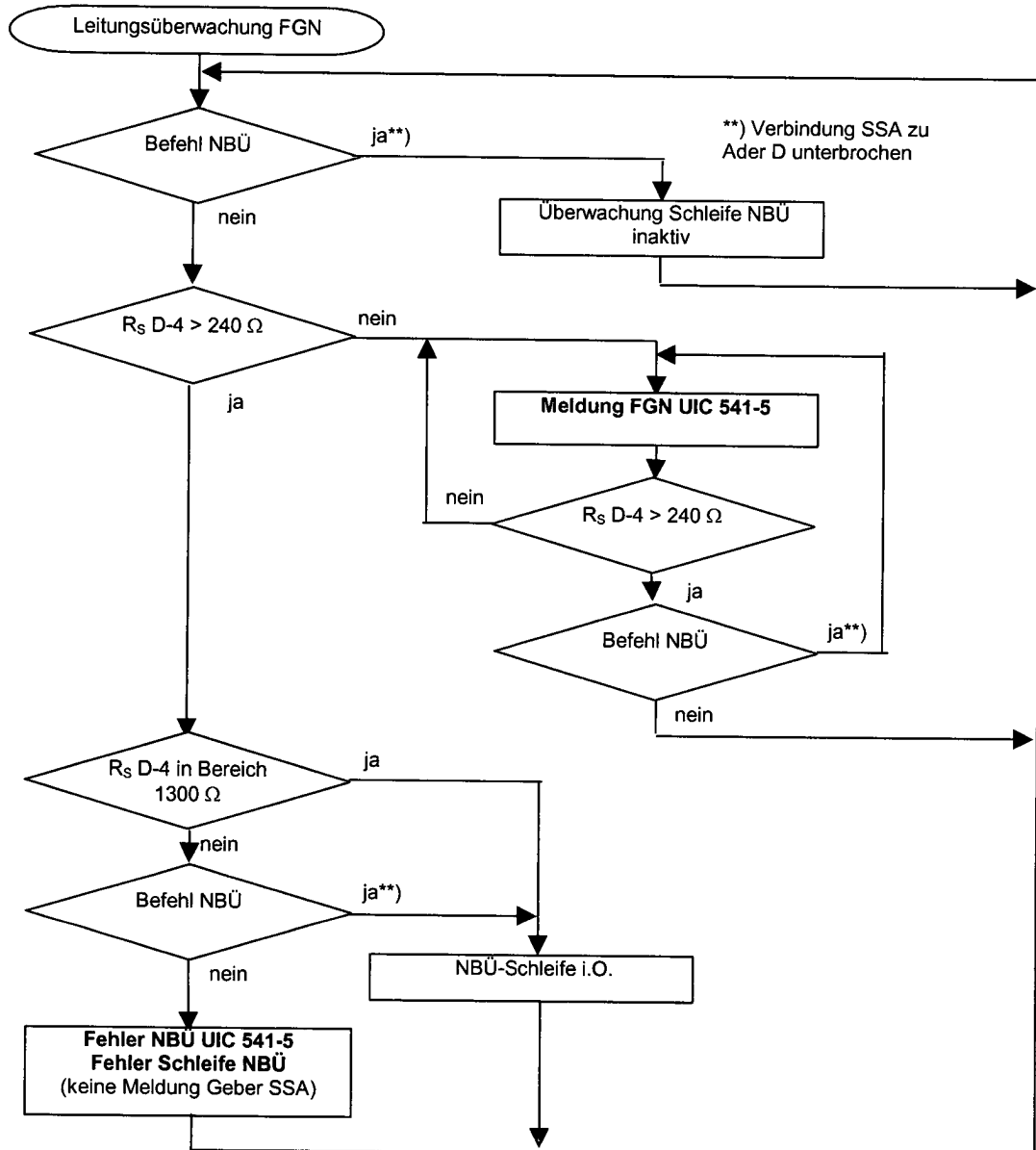


Fig. 26

