



УКРАЇНА

(19) UA (11) 5620 (13) U

(51) 7 G08B17/06

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС

ДО ДЕКЛАРАЦІЙНОГО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальністю
власника
патенту

(54) ПОЇЗНИЙ КОМПЛЕКС ІНФОРМАЦІЙНИХ ТАБЛО

1

(21) 20040706046

(22) 21 07 2004

(24) 15 03 2005

(46) 15 03 2005, Бюл. № 3, 2005 р

(72) Макаренко Валентин Миколайович, Бондар
Сергій Іванович, Гамбарян Григорій Рафаелович,
Бандура Іван Миколайович(73) НАУКОВО-ВИРОБНИЧЕ ПІДПРИЄМСТВО
"ХАРТРОН-ЕКСПРЕС ЛТД" (ТОВАРИСТВО З ОБ-
МЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ)57) Поїзний комплекс інформаційних табло, який
складається із автоматизованого робочого місця
(АРМ) начальника поїзда, яке містить обчислюва-
льну машину, з'єднану з перетворювачем інтер-
фейсу, блоком індикації начальника поїзда і бло-
ком живлення, АРМ провідників вагонів, кожне із

2

яких містить перший процесор, з'єднаний з пере-
творювачем інтерфейсу, блоком індикації провід-
ника і блоком живлення, пристроїв вимірювальних,
які з'єднані з АРМ провідника вагона за допомогою
вагонної магістралі RS485, АРМ провідників ваго-
нів з'єднані з АРМ начальника поїзда за допомо-
гою поїзної магістралі RS485, який відрізняється
тим, що в нього введені інформаційні табло, роз-
ташовані на внутрішній і зовнішній стороні вагона,
кожне інформаційне табло містить другий проце-
сор, з'єднаний з панеллю відображення, годинни-
ком-календарем, датчиком температури, енерго-
незалежною пам'яттю, перетворювачем
інтерфейсу і блоком живлення, в АРМ начальника
поїзда введений блок позиціонування, з'єднаний з
обчислювальною машиною і блоком живлення

Корисна модель відноситься до електронних
пристроїв залізничного транспорту і може бути
використана для інформування пасажирів як все-
редини так і зовні вагона

Відомий найбільш близький за технічною сут-
тю поїзний інформаційний комплекс, який взятий
за прототип [див. Поездная автоматизированная
информационно-диагностическая система Техни-
ческое описание ЮКИС 466451 019ТО, г. Жуков-
ский, 2000 г., стр. 5-20], що складається із авто-
матизованого робочого місця (АРМ) начальника
поїзда, яке містить обчислювальну машину,
з'єднану з перетворювачем інтерфейсу, блоком
індикації начальника поїзда і блоком живлення,
АРМ провідників вагонів, кожне із яких містить
перший процесор, з'єднаний з перетворювачем
інтерфейсу, блоком індикації провідника і блоком
живлення, пристроїв вимірювальних, які з'єднані з
АРМ провідника вагона за допомогою вагонної
магістралі RS485, АРМ провідників вагонів з'єднані
з АРМ начальника поїзда за допомогою поїзної
магістралі RS485

Недоліками цієї системи є неможливість
- формування місцеположення і швидкості руху
поїзда із-за відсутності блока позиціонування,

- інформування пасажирів всередині і зовні вагона
із-за відсутності інформаційних табло, що приво-
дить до звуження функціональних можливостей

В основу корисної моделі поставлена задача
удосконалення поїзного інформаційного комплексу
шляхом формування місцеположення і швидкості
руху поїздів, інформування пасажирів всередині і
зовні вагона, що забезпечує розширення функціо-
нальних можливостей

Поставлена задача вирішується тим, що у ви-
домому поїзному інформаційному комплексі, який
складається із автоматизованого робочого місця
(АРМ) начальника поїзда, яке містить обчислюва-
льну машину, з'єднану з перетворювачем інтер-
фейсу, блоком індикації начальника поїзда і бло-
ком живлення, АРМ провідників вагонів, кожне із
яких містить перший процесор, з'єднаний з пере-
творювачем інтерфейсу, блоком індикації провід-
ника і блоком живлення, пристроїв вимірювальних,
які з'єднані з АРМ провідника за допомогою вагон-
ної магістралі RS485, АРМ провідників вагонів
з'єднані з АРМ начальника поїзда за допомогою
поїзної магістралі RS485 згідно з корисною моделлю
в нього введені інформаційні табло, розташо-
вані на внутрішній і зовнішній стороні вагона, ко-
жне інформаційне табло містить другий процесор,
з'єднаний з панеллю відображення, годинником-

(13) U

(11) 5620

(19) UA

