

---

# NÁVOD NA ÚDRŽBU, DIAGNOSTIKA

## MIREL VZ1

vlakový zabezpečovač

---

# v04

Ďalšie zdrojové súbory:

| P.č. | Súbor | Strán | Strany | Opis |
|------|-------|-------|--------|------|
| 1    |       |       |        |      |
| 2    |       |       |        |      |
| 3    |       |       |        |      |

Zmeny:

| Verzia | Opis   | Schválil |
|--------|--|----------|
| 000515 | Zavedenie dokumentu  | Horváth  |
| 001011 | Dodatok č. 1   | Horváth  |
| 040511 | Dodatok č. 2, ŽSR V04, SW 2  | Horváth  |
| 060117 | Prepracovanie, doplnenie funkcií MÁV   | Horváth  |
| 061102 | Zmeny po skúškach funkcií MÁV, ŽSR V06, SW 3   | Horváth  |
| 070611 | Doplnenie funkčnej skúšky (krok B08, B09, C64)   | Horváth  |
| 070618 | Zmena označenia a poradia krokov funkčnej skúšky C52 až B17  | Horváth  |
| 071210 | Zmeny vyplývajúce zo skúšobnej prevádzky ŽSR, ČD   | Horváth  |
| 090110 | Zmeny po ukončení skúšobnej prevádzky ŽSR, ČD. Rozšírenie funkčných vlastností MÁV na 160 km.h <sup>-1</sup> | Horváth  |
| 090822 | Zmeny pred schválením V03  | Horváth  |
| 110828 | Zmeny pred schválením V04  | Horváth  |
| 141119 | Zmeny pred schválením V04 – overovacia prevádzka   | Horváth  |
| 170624 | Zmena podmienok profylaktickej kontroly D4   | Michalec |
| 180115 | Zmena podmienok montáže a demontáže  | Michalec |
| 190111 | Doplnenie a údržba dokumentu v súlade s technickými podmienkami  | Horváth  |

---

## Obsah

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Určenie dokumentu .....                          | 4  |
| 2   | Všeobecná charakteristika .....                  | 5  |
| 3   | Zostava systému .....                            | 6  |
| 4   | Základná jednotka .....                          | 7  |
| 5   | Návestný opakovač .....                          | 9  |
| 6   | Diagnostika systému .....                        | 10 |
| 6.1 | D1 – jednorazová diagnostická kontrola.....      | 11 |
| 6.2 | D2 – priebežná diagnostická kontrola .....       | 15 |
| 6.3 | D3 – funkčná skúška.....                         | 19 |
| 6.4 | D4 – profylaktická kontrola.....                 | 21 |
| 7   | Údržba systému.....                              | 23 |
| 7.1 | S1 – prevádzková oprava.....                     | 24 |
| 7.2 | S2 – servisná oprava .....                       | 25 |
| 8   | Signalizácia porúch.....                         | 26 |
| 9   | Nastavovanie priemeru snímanej nápravy .....     | 30 |
| 10  | Vyčítanie údajov z registračného zariadenia..... | 31 |
| 11  | Montáž a demontáž .....                          | 32 |
| 12  | Poznámky .....                                   | 33 |

# 1 Určenie dokumentu

Tento Návod na údržbu a diagnostiku vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 pre verziu v04 vychádza z Návodu na údržbu a diagnostiku vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 č. 154-99-SW-4P-VZ zo dňa 15. 6. 2000.

Súčasne sú do neho zapracované nasledujúce dodatky:

1. Dodatok č. 1 zo dňa 11. 10. 2000 k Návodu na údržbu a diagnostiku vlakového zabezpečovača MIREL VZ1, ktorý vyplynul z požiadaviek na technickú bezpečnosť systému (doplnenie v častiach: D1 – jednorazová autodiagnostická kontrola systému, D2 – priebežná autodiagnostická kontrola systému, D4 – profylaktická kontrola, Signalizácia porúch).
2. Dodatok č. 2 zo dňa 11. 5. 2004 k Návodu na údržbu a diagnostiku vlakového zabezpečovača MIREL VZ1, ktorý vyplynul zo schválenia Dodatku č. 1 k Technickým podmienkam sériového nasadenia vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 (257-00-TW-4P-VZ, 05.03.04).
3. Zapracovanie funkčnosti podľa špecifikácie EVM dňa 17. 1. 2006 na základe Zošitu funkčných požiadaviek palubného vlakového zabezpečovača a bdlostného zariadenia MÁV Rt (738-06-TW-4P-VZ, 12.01.06), Špecifikácie zmien vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 - integrácia funkcií MÁV Rt (412-02-FW-4P-VZ, 15.01.06) a Dodatku č. 2 k Technickým podmienkam sériového nasadenia vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 (257-00-TW-4P-VZ, 16.01.06).
4. Úprava funkčnosti podľa špecifikácia LS po ukončení skúšobnej prevádzky programového vybavenia v03 a rozšírenie funkčnosti podľa špecifikácie EVM na rýchlosť 160 km.h<sup>-1</sup> na základe Zošitu funkčných požiadaviek palubného vlakového zabezpečovača a bdlostného zariadenia MÁV Rt (738VZ1: 081020).
5. Doplnenie funkčnosti podľa špecifikácie SHP na základe špecifikácie a technického popisu SHP (1054VZ1 : 120910) vrátane zapracovania prevádzkových pripomienok.
6. Doplnenie a úprava návodu na údržbu a diagnostiku vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 v súlade s technickými podmienkami systému (257VZ1 : 110610). Doplnenie funkčnosti pohotovostných režimov a súčinnosti s vlakovým zabezpečovačom typu ETCS.
7. Doplnenie a úprava návodu na údržbu a diagnostiku vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 v súlade s technickými podmienkami systému (257VZ1 : 190121). Doplnenie postupu pre vyčítanie údajov zo záznamového zariadenia. Doplnenie diagnostiky a kódov porúch pri integrácii so zariadením MIREL SHPE.

## 2 Všeobecná charakteristika

Vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 je mobilnou časťou systému vlakového zabezpečovača. Je určený pre prevádzku na dráhových vozidlách prevádzkovaných na území Čiech, Slovenska, Maďarska a Poľska. Systém je kompatibilný s traťovou infraštruktúrou typu LS a typu EVM. Systém spolupracuje s palubnými vlakovými zabezpečovačmi typu ETCS a typu SHP. MIREL VZ1 je otvorený systém, ktorý je v budúcnosti možné doplniť o ďalšie spôsoby prenosu traťových informácií na hnacie dráhové vozidlo.

Vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 je určený na sledovanie bdlosti rušňovodiča, prenos informácií z traťovej infraštruktúry na stanovište rušňovodiča, kontrolu maximálnej rýchlosti s ohľadom na maximálnu konštrukčnú rýchlosť dráhového vozidla, stanovenú rýchlosť a prijaté informácie z traťovej infraštruktúry. Ďalšími funkciami systém sleduje súlad navoleného a skutočného smeru pohybu, vyhodnocuje povely na diaľkové zastavenia dráhového vozidla prostredníctvom rádiostanice a kontroluje zabrzdzenie stojaceho dráhového vozidla.

Úplná zostava vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 obsahuje základnú jednotku, dva návestné opakovače umiestnené na stanovišti rušňovodiča a dve signalizačné húkačky. Vzájomné prepojenie základnej jednotky s návestnými opakovačmi je po komunikačnej linke so sériovým prenosom údajov. Alternatívne je možná prevádzka len s jedným návestným opakovačom v závislosti na požadovanej konfigurácii systému. MIREL VZ1 je možné prevádzkovať na 1-stanovišťových aj 2-stanovišťových dráhových vozidlách. Systém je možné konfigurovať pre dráhové vozidlá, ktoré musia poskytovať prenos informácií z traťovej infraštruktúry na stanovište rušňovodiča, ako aj pre vozidlá prevádzkované na tratiach bez traťovej infraštruktúry vlakového zabezpečovača. Vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 je možné prevádzkovať na hnacích dráhových vozidlách elektrickej trakcie, motorovej trakcie a na radiacích vozňoch.

Napájanie vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 je z batériového zdroja dráhového vozidla. S ohľadom na veľkosť napätia batériového zdroja sa volí konfigurácia systému MIREL VZ1. Obsluha a ovládanie vlakového zabezpečovača sa vykonáva výhradne zo stanovišta rušňovodiča prostredníctvom návestného opakovača a ovládacích komponentov, ako sú bdlostné tlačidlá a niektoré ovládacie prvky na radiacom pulte dráhového vozidla. Pri obsluhu vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 nie je potrebný žiadny zásah v strojovni hnacieho dráhového vozidla.

Vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 je elektronický číslicový systém koncipovaný ako bezpečné zariadenie. Bezpečnú činnosť zaisťuje zdvojená procesorová jednotka, skupina špeciálnych dohliadacích obvodov, dvojkanálový prenos informácií z traťovej infraštruktúry, dvojkanálové meranie rýchlosti pohybu, ubehnutej dráhy a smeru pohybu. Návestné opakovače sú tvorené redundantnými jednoúčelovými jednodoskovými počítačmi, ktoré boli navrhnuté špeciálne pre tento účel. Použitá súčiastková základňa spĺňa náročné kritéria spoľahlivosti a odolnosti.

Vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 vykonáva jednorazovú aj priebežnú diagnostiku a umožňuje vykonať funkčnú skúšku na preskúšanie správnej funkcie všetkých častí vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 a spolupracujúcich funkčných celkov. Okrem vykonania funkčnej skúšky a profylaktickej kontroly je systém bezúdržbový.

### 3 Zostava systému

#### Úplná zostava systému:

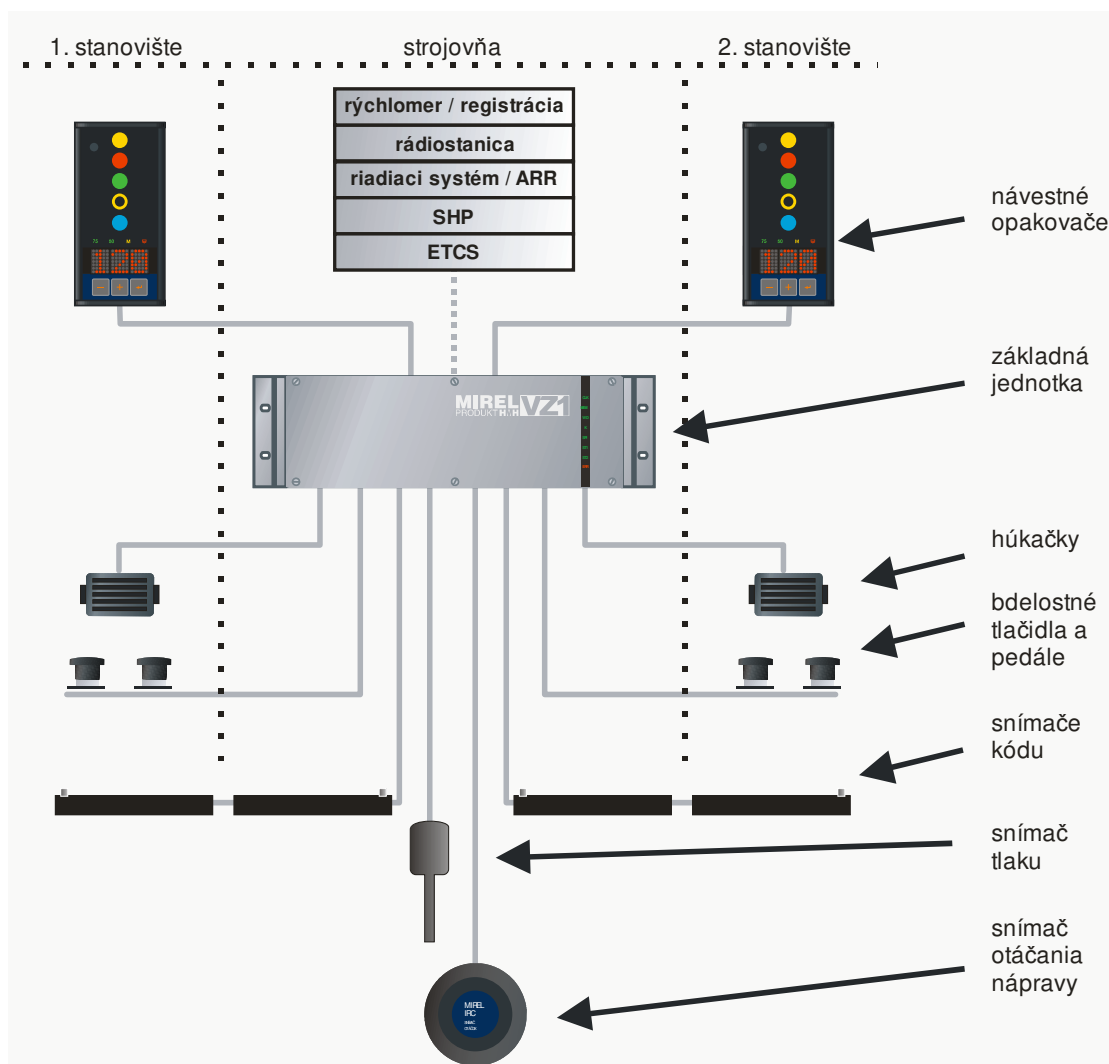
- základná jednotka 1x
- návestný opakovač 2x
- húkačka 2x

#### Povinné spolupracujúce funkčné celky:

- bdelostné tlačidlá a pedále počet a druh podľa typu HDV
- inkrementálny snímač otáčok nápravy 1x
- snímač tlaku v hlavnom brzdovom potrubí 1x
- registračné zariadenie 1x

#### Voliteľné spolupracujúce funkčné celky:

- snímače signálu z traťovej infraštruktúry alternatívne: 4x, 2x, 0x
- rýchlomer podľa typu HDV
- riadiaci systém alebo ARR podľa typu HDV
- rádiodstanica podľa typu HDV
- systém SHP podľa typu HDV
- systém ETCS podľa typu HDV



Poznámka: Schéma zostavy systému je ilustračná. Komponenty zostavy systému môžu mať rôzne konštrukčné prevedenia.

## 4 Základná jednotka

Základná jednotka systému zabezpečuje väčšinu prevádzkových funkcií vlakového zabezpečovača MIREL VZ1.

- filtráciu a dekódovanie prenášaných informácií z traťovej časti
- filtráciu a vyhodnocovanie signálu z impulzného snímača otáčok nápravy HDV (meranie rýchlosti pohybu, prejdenej dráhy a vyhodnocovanie smeru pohybu)
- výpočet bezpečnostných algoritmov
- snímanie tlaku v hlavnom brzdovom potrubí
- snímanie vstupov (spínače riadenia, bdelostné tlačidlá a pedále, kontroléry riadenia, brzdič samočinne brzdy, kontroléry smeru, prepínač trakčných systémov ... )
- vystavovanie výstupov (ovládanie EPV ventilu, húkačky, indikácia modrej a červenej ...)
- komunikáciu s návestnými opakovačmi
- diagnostiku systému
- funkčnú skúšku systému
- indikáciu

Na prednom paneli základnej jednotky je 8 indikačných LED kontroliek. Na základnej jednotke sa nenachádzajú žiadne ovládacie prvky a pri prevádzke vlakového zabezpečenia nie sú potrebné žiadne zásahy na základnej jednotke systému.

Základná jednotka je napájaná z batériového zdroja hnacieho dráhového vozidla. Napájanie je istené ističom vlakového zabezpečovača, ktorý je umiestnený v zostave ostatných ističov HDV, alebo na špecifickom mieste podľa typu hnacieho dráhového vozidla. Pri žiadnej prevádzkovej situácii nie je potrebné vypínať istič napájania systému. Ostatné súčasti vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 sú napájané prostredníctvom základnej jednotky.

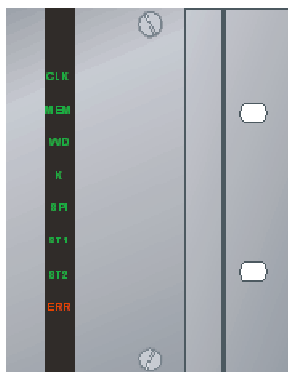
Konštrukčné vyhotovenie základnej jednotky vo verzii BOX3U je v šírkových mierach v súlade s normou IEC 60297, t. j. základná šírka je 19". Výškový rozmer je navrhnutý v module U = 44,50 mm. Moduly základnej jednotky sú uložené v AL skrinke. Na prednom paneli sú rozložené indikačné prvky. Na zadnom paneli sa nachádza 72-pinový priemyselný konektor typu DD.

Konštrukčné vyhotovenie základnej jednotky vo verzii BOXTUG má moduly základnej jednotky uložené v samostatnej AL krabici a je dostupné v dvoch modifikáciách v závislosti od orientácie montáže. Na prednom paneli sú umiestnené indikačné prvky, 37-pinový konektor typu DB, 25-pinový konektor typu DB, 15-pinový konektor typu DB a dva 10-pinové priemyselné konektory typu Hummel M16.

Konštrukčné vyhotovenie základnej jednotky vo verzii BOXKOG má moduly základnej jednotky uložené v samostatnej AL krabici modulárneho konštrukčného systému typu BOXKOG, pre jednoduchú zabudovateľnosť zariadenia v štandardných 19" skrinkách s výškou 3U. Na prednom paneli sú umiestnené indikačné prvky, 37-pinový konektor typu DB, 25-pinový konektor typu DB, 15-pinový konektor typu DB a dva 10-pinové priemyselné konektory typu Hummel M16.

Pracovná poloha základnej jednotky je ľubovoľná. Umiestnenie je vo vnútri hnacieho dráhového vozidla podľa typu HDV. Za bežných prevádzkových podmienok a pri servisných zásahoch je nutné zabezpečiť prístup k prednému panelu základnej jednotky bez jej demontáže.

▪ **indikačné prvky na prednom paneli základnej jednotky**



Ilustračný obrázok

|            |     |   |
|------------|-----|---|
| <b>CLK</b> | ZJ1 | indikácia činnosti                            |
| <b>MEM</b> | ZJ2 | indikácia diagnostiky D1                      |
| <b>WD</b>  | ZJ3 | indikácia diagnostiky D2                      |
| <b>K</b>   | ZJ4 | indikácia prenosu informácií z traťovej časti |
| <b>SPI</b> | ZJ5 | indikácia komunikácie po SPI zbernici         |
| <b>ST1</b> | ZJ6 | indikácia komunikácie s 1. stanovišťom        |
| <b>ST2</b> | ZJ7 | indikácia komunikácie s 2. stanovišťom        |
| <b>ERR</b> | ZJ8 | porucha systému                               |

Plné označenie indikátorov je OIZJ1 až OIZJ8. Pre prehľadnosť návodu na obsluhu budeme uvádzať skrátené označenie ZJ1 až ZJ8.



## 5 Návestný opakovač

Návestný opakovač zobrazuje prenášané informácie z traťovej časti na stanovište rušňovodiča, signalizuje detegovanú nosnú frekvenciu signálu v traťovej časti vlakového zabezpečovača, signalizáciu opatrení, ktoré vlakový zabezpečovač realizuje, zobrazenie maximálnej rýchlosti. Tiež slúži na nastavenie prevádzkových parametrov vlakového zabezpečovača obsluhou.













Návestný opakovač je pripojený k základnej jednotke 4-vodičovou kabelážou, ktorá slúži na napájanie návestného opakovača a na dátovú komunikáciu medzi základnou jednotkou a návestným opakovačom.

Konštrukčné vyhotovenie návestného opakovača je riešené do AL skrinky alebo ako prístroj do pultu. Na prednej strane sú umiestnené indikátory 4 návestných znakov, modré svetlo, 4 indikačné LED, trojmiestny alfanumerický displej a tri ovládacie tlačidlá. V prípade prevedenia v AL skrinke je na spodnej strane vyvedený pohyblivý prívod kabeláže a návestný opakovač je uchytený v otočných kĺboch, ktoré možno nastaviť v uhle  $-30^\circ$  až  $+210^\circ$ . V prípade prevedenia ako prístroj do pultu je prívod kabeláže na zadnej strane. Pracovná poloha návestného opakovača je zvislá.

Aktívne stanovište vlakového zabezpečovača je stanovište rušňovodiča na ktorom je zopnutý spínač riadenia.

### ▪ indikačné a ovládacie prvky na prednom paneli návestného opakovača



|   |      |  |
|---|------|--|
|  | NO1  | <ul style="list-style-type: none"><li>v pracovnom režime PRE indikácia žltého návestného znaku</li><li>v pracovnom režime MEN indikácia požadovaného zníženia tlaku v brzdovom potrubí</li></ul> |
|  | NO2  | indikácia červeného návestného znaku   |
|  | NO3  | indikácia zeleného návestného znaku  |
|  | NO4  | <ul style="list-style-type: none"><li>v pracovnom režime PRE indikácia návestného znaku medzikružia</li><li>v pracovnom režime MEN indikácia režimu zvýšenej rýchlosti</li></ul>                 |
|  | NO5  | indikácia kontroly bdlosti   |
|   | NO6  | snímač intenzity osvetlenia  |
|  | NO7  | indikácia 75 Hz nosnej frekvencie  |
|  | NO8  | indikácia 50 Hz nosnej frekvencie  |
|  | NO9  | indikácia MANUÁLU / MÁV  |
|  | NO10 | <ul style="list-style-type: none"><li>indikácia znižovania maximálnej rýchlosti</li><li>indikácia státia</li></ul>   |
|   | NO11 | trojmiestny alfanumerický displej  |
|  | NO12 | tlačidlo MÍNUS   |
|  | NO13 | tlačidlo PLUS  |
|  | NO14 | tlačidlo POTVRDENIE  |

Plné označenie indikátorov je OI1NO1 až OI1NO14 a OI2NO1 až OI2NO14. Pre prehľadnosť návodu na obsluhu budeme uvádzať skrátené označenie NO1 až NO14. Rozlíšenie návestných opakovačov vyplýva z kontextu.

## 6 Diagnostika systému

### Diagnostika vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 je štvorúrovňová

**D1**    **jednorazová diagnostická kontrola**

**D2**    **priebežná diagnostická kontrola**

**D3**    **funkčná skúška**

**D4**    **profylaktická kontrola**

Prvé dve úrovne (D1, D2) sú riešené automatickým vykonaním diagnostických testov samotným systémom. V prípade zistenia poruchy je obsluha na túto skutočnosť upozornená a systém sa uvedie do bezpečného stavu. Ak zistená porucha neumožňuje ďalšiu činnosť vlakového zabezpečovača, je vykonané opatrenie zabraňujúce ďalšiu prevádzku. V prípade zistenia poruchy je nutné vykonať prevádzkovú opravu systému (S1).

Funkčnú skúšku (D3) systému spravidla vykonáva zaškolený pracovník prevádzkovateľa. Pri funkčnej skúške sa kontroluje celková funkčnosť, čo znamená funkčnosť indikačných prvkov a klávesníc, funkčnosť vstupno-výstupných obvodov a súčinnosť s ostatnými zariadeniami na hnacom dráhovom vozidle (ako sú kontroléry riadenia, EPV, impulzný snímač otáčok, snímač tlaku ...). V prípade zistenia poruchy je nutná prevádzková oprava (S1) systému. Profylaktickú kontrolu (D4) systému vykonáva periodicky výrobca vlakového zabezpečovača alebo ním poverený a zaškolený subjekt. Okrem vykonania funkčnej skúšky je vykonaná hĺbková kontrola celého systému (premeranie filtrov vstupného kódu, vyčítanie vnútorných premenných vlakového zabezpečovača, kontrola stavu vstupno-výstupných obvodov a kontrola stavu zariadení, ktoré sú v súčinnosti s vlakovým zabezpečovačom). Kontrola sa vykonáva s ohľadom na úplnú funkčnosť a stav opotrebovania. V prípade zistenia poruchy je nutná prevádzková oprava (S1) alebo servisná oprava (S2) v závislosti na zistených nesúladoch.

Každý pracovník vykonávajúci diagnostiku vlakového zabezpečovača musí byť poučený o bezpečnosti pri práci, musí byť preukázateľne zaškolený na vykonávanie tejto činnosti a musí mať preukázateľné poverenie na vykonávanie jednotlivých úrovní diagnostiky systému vlakového zabezpečovača MIREL VZ1.

---

## 6.1 D1 – jednorazová diagnostická kontrola

---

### Ciel' diagnostiky:

Jednorazové overenie stavu, integrity a funkčnosti systému pri jeho nábehu. V prípade trvalej prevádzky systému dlhšej ako 24 hodín má D1 funkciu denného testu.

---

### Vykoná:

Vlakový zabezpečovač automaticky bez zásahu pracovníkov údržby.

---

### Termín:



Pri každom zapnutí vlakového zabezpečovača MIREL VZ1, opakovane po 24 hodinách prevádzky systému.

---

### Opis:

Po zapnutí systém vykonáva jednorazový diagnostický test D1, v rámci ktorého diagnostikuje funkčnosť komunikácie vo vnútri základnej jednotky, funkčnosť komunikácie základnej jednotky s návestnými opakovačmi, diagnostikuje obvody prenosu signálu z traťovej infraštruktúry do palubnej časti, funkčnosť ovládacích prvkov na stanovišti rušňovodiča a diagnostikuje funkčnosť EPV núdzovej brzdy.

Jednorazový diagnostický test D1 sa vykonáva pri každom uvedení systému do prevádzky a počas nepretržitej prevádzky systému opakovane každých 24 hodín (denný test). Opakované spustenie diagnostického testu D1 sa vykonáva automaticky, bez zásahu obsluhy. Opakované spustenie sa vykoná po splnení nasledujúcich podmienok:

- pri prvom zastavení HDV po uplynutí 24 hodín od posledného spustenia diagnostického testu D1 sa test spúšťa opakovane
- v prípade, ak HDV v časovom intervale 24 až 28 hodín od spustenia posledného diagnostického testu D1 nedosiahne nulovú rýchlosť pohybu, nie je možné opakovane spustiť test D1 a systém deteguje poruchu
- v prípade, ak systém pracuje podľa špecifikácie EVM, je v pracovnom režime MEN a prenáša rýchlostný príkaz 0, potom je opakované spustenie jednorazového diagnostického testu D1 blokované až do okamihu prenosu iného rýchlostného príkazu
- 15 sekúnd pred opakovaným spustením diagnostického testu D1 je obsluha na túto skutočnosť upozornená blikajúcim výpisom **D1** na návestnom opakovači a zvukovou signalizáciou ZS10. Počas tohto intervalu má obsluha možnosť stlačením tlačidla  odložiť opakované spustenie diagnostického testu D1 o ďalších 15 minút. Ak počas upozornenia nedôjde k stlačeniu tlačidla , diagnostický test D1 sa automaticky spustí a jediný ďalší postup je jeho úplné vykonanie.

Súčasťou diagnostického testu D1 je kontrola obvodov prenosu signálu z traťovej infraštruktúry do palubnej časti vlakového zabezpečovača. Pri vykonávaní tejto časti testu D1 nie je prenos informácií z traťovej infraštruktúry aktívny aj keď systém už je v pracovnom režime. Čas kontroly obvodov prenosu signálu z traťovej infraštruktúry je cca 90 sekúnd od začiatku testu D1.

Súčasťou diagnostického testu D1 je kontrola funkčnosti EPV ventilu núdzovej brzdy. Systém dvakrát aktivuje otvorenie EPV núdzovej brzdy, ktoré sa prejaví dvojitým krátkym poklesom tlaku v hlavnom brzdovom potrubí. Podmienkou na vykonanie kontroly funkčnosti EPV núdzovej brzdy je ukončený test spínača riadenia, zapnutie spínača riadenia na aktívnom stanovišti, odbrzdzenie samočinnnej pneumatickej brzdy HDV a systém nesmie byť v pohotovostnom režime.

Jednorazový diagnostický test D1 obsahuje diagnostiku vstupných signálov od ovládacích prvkov na stanovišti. Obsluha je na povinnosť vynúteného manévru s ovládacími prvkami upozornená štvornásobným krátkym zvukovým signálom a výpisom **D1** na oboch návestných opakovačoch. Pokiaľ obsluha predpísaný manéver nevykoná, nie je možné uviesť vlakový zabezpečovač do pracovného režimu na žiadnom stanovišti. Ide o nasledujúce ovládacie prvky:

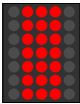
- spínač riadenia na stanovišti
- smerová páka alebo iný volič smeru
- vstup od tlakového spínača priamočinnnej brzdy

V rámci každého testu D1 je obsluha na aktívnom stanovišti povinná vykonať nasledujúci manéver s ovládacími prvkami:

- uviesť spínač riadenia do polohy VYPNUTÉ pri súčasne vypnutom spínači riadenia na neaktívnom stanovišti,
- uviesť smerovú páku do neutrálnej polohy,
- uviesť smerovú páku do polohy VPRED,
- uviesť smerovú páku do polohy VZAD,
- zabrzdíť prídavnú brzdou,
- odbrzdíť prídavnú brzdou.

Poradie manévrov s ovládacími prvkami nie je záväzné, manévry so smerovou pákou a prídavným brzdičom je nutné vykonávať so zapnutým spínačom riadenia. Manévry s ovládacími prvkami stačí vykonať z aktívneho stanovišťa HDV.

Postup vykonávania jednotlivých krokov diagnostického testu je indikovaný na návestnom opakovači 7-segmentovým stĺpcom pred výpisom D1. Ak segment svieti, daný krok nie je vykonaný. Ak daný segment zhasne, podmienky vykonania príslušného kroku boli splnené. Význam jednotlivých segmentov je nasledovný:

| poloha  | popis   |
|---|---|
|  | 1. riadok    návestný opakovač nadviazal komunikáciu so základnou jednotkou   |
|   | 2. riadok    oba spínače riadenia dosiahli nulovú polohu  |
|   | 3. riadok    smerová páka na aktívnom stanovišti dosiahla polohu nula a 1. smer (vpred alebo vzad podľa typu HDV)                 |
|   | 4. riadok    smerová páka na aktívnom stanovišti dosiahla polohu nula a 2. smer (vzad alebo vpred podľa typu HDV)                 |
|   | 5. riadok    prídavná brzda nadobudla oba stavy (zabrzdené, odbrzdené)  |
|   | 6. riadok    v prvej časti testu EPV otvorením ventilu cez kanál M došlo k požadovanému poklesu tlaku v hlavnom brzdovom potrubí  |
|   | 7. riadok    v druhej časti testu EPV otvorením ventilu cez kanál M došlo k požadovanému poklesu tlaku v hlavnom brzdovom potrubí |

Po vykonaní všetkých horeuvedených krokov zhasne na návestnom opakovači indikácia testu D1 a systém sa prepne do pracovného režimu.

Ak počas vykonávania diagnostického testu D1 je tlak v hlavnom brzdovom potrubí väčší ako 3,5 bar, potom každý pohyb HDV je zakázaný. V prípade pohybu HDV systém intervenuje otvorením EPV núdzovej brzdy a počas pohybu HDV je aktívna akustická indikácia signálom ZS11. Všetky už vykonané kroky testu D1 strácajú platnosť. Po zastavení HDV je akustická indikácia ukončená a obsluha musí vykonať test D1 v plnom rozsahu znovu. Uzatvorenie EPV núdzovej brzdy systém vykoná až po vykonaní testu spínača riadenia.



V priebehu vykonávania diagnostického testu D1 systém testuje prítomnosť funkčnej brány MIREL STB. Nadviazanie komunikácie s bránou MIREL STB je indikované červeným bodom v ľavom segmente displeja NO11. Ak počas vykonávania testu D1 nie je komunikácia s bránou MIREL STB nadviazaná, systém pri ďalšej prevádzke už komunikáciu s bránou MIREL STB nenadväzuje a pracuje samostatne.

V prípade, že diagnostika vlakového zabezpečovača deteguje systémovú chybu (s výnimkou chyby komunikácie s návestným opakovačom na neaktívnom stanovišti) je systém uvedený do bezpečného stavu a na displejoch NO11 návestných opakovačov na oboch stanovištiach sa zobrazí **ERR**. Systém sa uvedie do bezpečného stavu aktiváciou oboch výstupných kanálov na ovládanie EPV.

Zoznam testov pri jednorazovej diagnostickej kontrole:

**Kontrola integrity programu** – systém vypočítava kontrolné sumy pamätí, v ktorých sú uložené programy a porovnáva ich s predpokladanými hodnotami. V prípade zistenia chyby pamäte je indikovaná porucha systému **E03**, **E40**, **E42**, **E43**, **E44**, **E45** alebo **E46**. Systém pri tomto teste nie je vo funkcii.

**Kontrola integrity parametrov programu** – systém vypočítava kontrolné sumy pamäte v ktorých sú uložené parametre programu a porovnáva ich s predpokladanými hodnotami. V prípade zistenia chyby pamäte je indikovaná porucha systému **E02**, alebo **E03**. Systém pri tomto teste nie je vo funkcii.

**Kontrola funkčnosti pracovných registrov procesorov** – test zápisu a čítania pre všetky bitové kombinácie údajov vo všetkých registroch všetkých procesorov. V prípade zistenia poruchy systém indikuje chybu **E41**.

**Kontrola funkčnosti pamätí RAM** – test zápisu a čítania pre všetky bitové kombinácie údajov vo všetkých pamäťových bunkách všetkých procesorov. V prípade zistenia poruchy systém indikuje chybu **E41**.

**Kontrola nadviazania komunikácie medzi procesorovými modulmi PMM a PMC základnej jednotky** – procesorový modul PMM vysiela SYNC paket na nadviazanie komunikácie s procesorovým modulom PMC. V prípade, že do 5 s nedôjde k nadviazaniu komunikácie, je indikovaná porucha systému **E06**. Systém pri tomto teste je funkčný.

**Kontrola nadviazania komunikácie základnej jednotky s návestnými opakovačmi** – procesorový modul PMM základnej jednotky vysiela SYNC paket na nadviazanie komunikácie s návestnými opakovačmi. V prípade, že do 5 s nedôjde k nadviazaniu komunikácie s návestným opakovačom na aktívnom stanovišti, je indikovaná porucha systému **E04** alebo **E05**. Systém pri tomto teste je funkčný.

**Kontrola prenosovej cesty snímania informácií z traťovej časti** – systém testuje prenosové filtre, pripojenie snímačov a samotné snímače v oboch prenosových kanáloch. Test sa vykonáva v 24 krokoch. Postupne sa nastavujú kombinácie nasledujúcich parametrov:

|                                |                        |
|--------------------------------|------------------------|
| Prenosový kanál:               | M, C                   |
| Frekvencia nosnej:             | 50 Hz, 75 Hz           |
| Prenosová cesta od stanovišťa: | ST1, ST2               |
| Intenzita signálu:             | nízka, stredná, vysoká |

Test prenosovej cesty sa vykoná v plnom rozsahu len v prípade, ak hnacie dráhové vozidlo stojí na mieste, kde v koľajových obvodoch nie je prenos návestného znaku. Ak systém deteguje v koľajovom obvode 50 Hz alebo 75 Hz nosnú frekvenciu, vynechá príslušné kroky testu. V prípade detekcie poruchy je indikovaná chyba **E07**.

Systém pri tomto teste je funkčný. V prípade prepnutia systému do pracovného režimu PRE alebo MEN počas vykonávania kontroly prenosovej cesty nie je prenos informácií z traťovej infraštruktúry aktívny.

**Kontrola funkčnosti EPV núdzovej brzdy** – systém vykonáva kontrolu ovládania EPV v oboch kanáloch. Kontrola sa vykonáva v dvoch krokoch. Pri prvom odbrzdení hnacieho dráhového vozidla dôjde ku krátkodobému otvoreniu EPV primárne cez kanál M a následne cez kanál C. Systém vyhodnocuje pokles tlaku v hlavnom potrubí a porovnáva ho s predpokladanými hodnotami. V prípade nesplnenia podmienok testu systém indikuje poruchu **E08**. Systém pri tomto teste je funkčný.

---

#### **Protokol o vykonaní:**

Nevystavuje sa.

---

#### **Riešenie zisteného nesúladu:**

Po vzniku ľubovoľnej poruchy počas jednorazového diagnostického testu sa vypnutím ističa vlakového zabezpečovača na čas min. 5 sekúnd a jeho následným zapnutím reinitializuje vlakový zabezpečovač. **Ak je porucha indikovaná opakovane, jedná sa o poruchu systému, ktorá vylučuje ďalšiu činnosť vlakového zabezpečovača.** Je nutná prevádzková oprava (S1).

---

## 6.2 D2 – priebežná diagnostická kontrola

---

### Ciel' diagnostiky:

Priebežné overovanie stavu, integrity a funkčnosti systému pri jeho prevádzke.

---

### Vykoná:

Vlakový zabezpečovač automaticky bez zásahu pracovníkov obsluhy alebo údržby.

---

### Termín:

Priebežne počas činnosti vlakového zabezpečovača.

---

### Opis:

Vlakový zabezpečovač vykonáva priebežnú diagnostickú kontrolu dohliadacími obvodmi watchdog, porovnávaním vyhodnocovacích kanálov M a C v základnej jednotke, porovnávaním indikačného a kontrolného kanálu v návestnom opakovači a vykonávaním ďalších priebežných testov, ktoré sledujú správnu činnosť vlakového zabezpečovača. Vlakový zabezpečovač priebežne porovnáva výsledky hlavného (PMM) a komparačného (PMC) procesorového modulu. V prípade zistenia rozdielov priebežná autodiagnostika deteguje poruchu systému a uvedie vlakový zabezpečovač do bezpečného stavu. Ďalšia činnosť, ktorú vlakový zabezpečovač priebežne diagnostikuje je komunikácia základnej jednotky a návestných opakovačov. V prípade závažnej poruchy komunikácie s návestným opakovačom aktívneho stanovišťa (stanovišťa, na ktorom je zapnuté riadenie), vlakový zabezpečovač neumožňuje ďalšiu prevádzku. Ak je porucha komunikácie detegovaná na návestnom opakovači neaktívneho stanovišťa, je možná ďalšia činnosť systému v obmedzenom rozsahu a vlakový zabezpečovač vyžaduje prevádzkovú opravu.

Vykonávané testy pri priebežnej autodiagnostickej kontrole:

**Test dohliadacími obvodmi (watchdog)** – oba procesorové moduly základnej jednotky a každý modul návestného opakovača je vybavený dvojicou dohliadacích obvodov. Jeden sleduje správnu činnosť samotného procesora a druhý sleduje činnosť procesora v spolupráci s ostatnými obvodmi. Dohliadacie obvody sledujú správnu činnosť samotných procesorov, korektný beh programu, činnosť časovačov a funkčnosť prerušovacích systémov procesorov. Dohliadacie obvody pracujú s časovou základňou 16 ms a 100 ms. Pri detekcii poruchy dohliadací obvod spôsobí reinicializáciu príslušného funkčného bloku, ktorý následne generuje chybovú správu pre celý systém. V prípade chyby na procesorovom module základnej jednotky (PMM, PMC) je kód chyby **E01**. V prípade zistenia chyby na indikačnom module návestného opakovača je indikovaná **E03**. V prípade zistenia chyby na kontrolnom module návestného opakovača je indikovaná **E50**.

**Test integrity nastavených prevádzkových parametrov** – základná jednotka a návestný opakovač trvalo sleduje súlad nastavených parametrov s platnými parametrami v základnej jednotke. Ide o nastavovanie pracovného režimu a nastavovanie stanovenej rýchlosti vlaku. Časová medza pre zosúladenie nastavených a platných parametrov je 1 s. Ak počas činnosti systému príde k nesúladu parametrov (napr. chybou pri komunikácii medzi základnou jednotkou a návestným opakovačom), alebo ak základná jednotka do stanoveného času nepotvrdí akceptovanie novonastavených parametrov, systém deteguje chybu integrity nastavených parametrov. Detekcia chyby integrity nastavených parametrov je indikovaná kódom **E31** alebo **E03**. Vyhodnocovacie kanále M a C v základnej jednotke si vzájomne porovnávajú aktívny pracovný režim. Ak nesúlad aktívneho pracovného režimu v kanáli M a C trvá dlhšie ako 3 s, systém deteguje poruchu a indikuje poruchový kód **E27**. Aktívny pracovný režim v oboch kanáloch je trvalo testovaný voči konfiguračným povoleniam pre kon-

krétnu aplikáciu vlakového zabezpečovača. Ak aktívny pracovný režim nie je v súlade s konfiguračnými povoleniami (pre danú konfiguráciu je zakázaný) systém deteguje poruchu a indikuje poruchový kód **E28**.

**Test funkčnosti komunikácie** – každá jednotka priebežne sleduje funkčnosť dátovej komunikácie na linke RS485. V prípade, že procesorový modul PMC alebo ľubovoľný modul návestného opakovača neprijme korektný údajový paket od modulu PMM po čas dlhší ako 5 s, systém vyhlási chybu komunikácie. Rovnako v prípade, ak procesorový modul PMM počas 50 oslovení iného modulu nedostane od neho korektný paket odpovede, vyhlási chybu komunikácie. Systém indikuje chybu **E04, E05, E06, E03, E50, E51** alebo **E00**. Ak pri nábehu sa do systému prihlási aj funkčná brána MIREL STB, vlakový zabezpečovač kontroluje funkčnosť komunikácie s funkčnou bránou počas celej ďalšej prevádzky systému. V prípade straty komunikácie s kanálom M funkčnej brány MIREL STB systém deteguje a indikuje poruchu **E80**. V prípade straty komunikácie s kanálom C funkčnej brány MIREL STB systém deteguje a indikuje poruchu **E81**. Ak je v systéme konfiguráciou povolené spolupracujúce zariadenie MIREL SHPE, vlakový zabezpečovač kontroluje funkčnosť ich komunikácie počas celej ďalšej prevádzky systému. V prípade straty komunikácie s kanálom M zariadenia MIREL SHPE systém deteguje a indikuje poruchu **E85**. V prípade straty komunikácie s kanálom C zariadenia MIREL SHPE systém deteguje a indikuje poruchu **E86**.

**Test integrity intervencie vlakového zabezpečovača** – systém priebežne s frekvenciou 10 Hz porovnáva výsledky kanálov M a C základnej jednotky. V prípade rozdielnych výsledkov pri vyhodnotení intervencie vlakového zabezpečovača po čas dlhší ako 5 s, systém indikuje chybu **E10**.

**Test integrity vyhodnotenia maximálnej povolenej rýchlosti** – systém priebežne s frekvenciou 10 Hz porovnáva výsledky kanálov M a C základnej jednotky. V prípade väčšieho rozdielu ako  $5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  pri vyhodnotení maximálnej povolenej rýchlosti po čas dlhší ako 180 s, systém indikuje chybu **E14**.

**Test integrity prenosu návestných znakov** – systém priebežne s frekvenciou 10 Hz porovnáva výsledky kanálov M a C základnej jednotky. V prípade rozdielnych výsledkov pri dekódovaní prenášaného návestného znaku alebo rýchlostného príkazu po čas dlhší ako 20 s, systém indikuje chybu **E15**.

**Test merania rýchlosti** – meranie rýchlosti sa vykonáva štvorkanálovým inkrementálnym snímačom otáčok. V oboch vyhodnocovacích kanáloch (M aj C) sa vypočítava okamžitá skutočná rýchlosť z meracích kanálov 1, 2 a 3, 4. Takto vypočítané rýchlosti sa porovnávajú a každý vyhodnocovací kanál pracuje s vyššou z dvoch vypočítaných rýchlostí. V prípade, že za čas 3 s je rozdiel medzi meranými rýchlosťami väčší ako 20 impulzov zo snímača, systém indikuje chybu **E20**. Ďalej v oboch vyhodnocovacích kanáloch prebieha vzájomné porovnávanie výsledkov. V prípade ak rozdiel nameraných rýchlostí v kanáli M a C je väčší ako  $2 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a tento stav trvá viac ako 10 s, systém indikuje chybu **E25**.

**Test merania tlaku** – snímač tlaku v hlavnom potrubí je k systému pripojený prúdomou slučkou 4 až 20 mA. Systém priebežne testuje hornú a dolnú hranicu. V prípade prekročenia hraníc systém deteguje chybu **E24**. Ďalej v oboch vyhodnocovacích kanáloch prebieha vzájomné porovnávanie výsledkov. V prípade ak rozdiel nameraných tlakov v kanáli M a C je väčší ako 0,2 bar a tento stav trvá viac ako 20 s, systém indikuje chybu **E26**. Posledný test tlaku v hlavnom brzdom potrubí sleduje súlad tlaku a pohybu HDV. V prípade, ak je tlak v hlavnom potrubí menší ako 0,5 bar a napriek tomu vozidlo akceleruje o viac ako 10 km/h, systém indikuje chybu **E12**.

**Test vyhodnocovania skutočného smeru pohybu** – rovnako, ako pri meraní rýchlosti sa testuje súlad vyhodnoteného smeru. V prípade, že za čas 3 s sú vyhodnotené smery v nesúlade, systém indikuje chybu **E21**.



**Kontrola EPV pri intervencii vlakového zabezpečovača** – v prípade intervencie vlakového zabezpečovača systém aktivuje otvorenie EPV ventilu cez kanál M. Následne je meraný a porovnávaný pokles tlaku v hlavnom potrubí, ktorý je porovnávaný s očakávanými hodnotami. V prípade nedostatočného poklesu tlaku v hlavnom potrubí, systém deteguje poruchu, aktivuje otvorenie EPV aj cez kanál C a indikuje chybu **E11**. Očakávané hodnoty pre pokles tlaku sú: do 5 s tlak nižší ako 4,5 bar, do 10 s tlak nižší ako 3,5 bar.

**Test napájania inkrementálneho snímača otáčok** – systém okienkovým komparátorom testuje primeranosť odberu inkrementálneho snímača otáčok. V prípade neprimerane nízkeho odberu (prerušenie napájania) alebo neprimerane vysokého odberu (skrat na napájanie) systém deteguje chybu **E22**.





**Test napájania snímača tlaku v hlavnom potrubí** – systém okienkovým komparátorom testuje primeranosť veľkosti napätia napájania snímača tlaku. V prípade neprimerane nízkeho napätia alebo neprimerane vysokého napätia systém deteguje chybu **E23**.

**Test dekódovania a vykonávania inštrukcií procesorov** – správne dekódovanie a vykonávanie používanej podmnožiny inštrukčného súboru procesorov je testované spúšťaním špeciálnej diagnostickej časti programu, ktorý sa vykonáva cyklicky vo 4 vetvách s porovnaním ich výsledku. Perióda vykonania jedného cyklu je 100 ms. Doba vykonania testu pre všetky bitové kombinácie vstupných údajov je 26 s. V prípade detegovania chyby dekódovania a vykonávania inštrukcií systém indikuje chybu **E30**.

**Test ukončenia jednorazovej autodiagnostickej kontroly D1** – ak kompletný rozsah testu D1 nie je ukončený do 4 hodín od zapnutia vlakového zabezpečovača je detegovaná porucha a systém indikuje poruchu **E09**.

**Test znovuspustenia jednorazovej autodiagnostickej kontroly D1** – v prípade, že systém nemôže opakovane spustiť jednorazový autodiagnostický test D1 v časovom intervale 24 až 28 hod od vykonania posledného testu (z dôvodu nedosiahnutia nulovej rýchlosti), indikuje poruchu systému **E32**.

**Test indikácie návestných znakov** – komparáciou informácii z indikačného a kontrolného modulu návestného opakovača, ktorá sa vykonáva v procesorových moduloch PMM a PMC základnej jednotky je detegovaný prípadný nesúlad indikovaného návestného znaku a modrého svetla. V prípade detekcie uvedeného stavu systém indikuje poruchu **E52**.

**Test tlačidiel návestných opakovačov** – komparáciou informácii z indikačného a kontrolného modulu návestného opakovača, ktorá sa vykonáva v procesorových moduloch PMM a PMC základnej jednotky je detegovaná prípadná porucha tlačidiel návestného opakovača. V prípade detekcie uvedeného stavu na tlačidle  systém indikuje poruchu **E53**. V prípade detekcie uvedeného stavu na tlačidle  systém indikuje poruchu **E54**. V prípade detekcie uvedeného stavu na tlačidle  systém indikuje poruchu **E55**. Pri nesprávnej obsluhu potvrdzovacieho tlačidla  na návestnom opakovači systém deteguje nevyžiadané ukončenie intervencie a indikuje poruchový kód **E56**.

Detekcia poruchy funkčnej brány MIREL STB – detekciu vykonáva autonómne samotná funkčná brána. Vlakový zabezpečovač realizuje indikáciu príslušného chybového kódu v rozsahu od **E60** po **E75**.

Detekcia poruchy zariadenia MIREL SHPE – detekciu vykonáva autonómne samotné zariadenie. Vlakový zabezpečovač realizuje indikáciu príslušného chybového kódu v rozsahu od **E90** po **E98**.

**Kontrola integrity konfiguračných parametrov** – systém vypočítava kontrolné sumy parametrov, v ktorých sú uložené konfiguračné parametre a porovnáva ich s predpokladanými hodnotami. V prípade zistenia chyby pamäte je indikovaná porucha systému **E33**. Vyhod-

nocovacie kanále M a C v základnej jednotke si vzájomne porovnávajú konfiguračné reťazce. Ak nesúlad konfiguračných reťazcov v kanáli M a C trvá dlhšie ako 10 s, systém deteguje poruchu a indikuje poruchový kód **E34**.

**Kontrola vstupov pre riadenie pohotovostného režimu** – v závislosti na konfiguračných povoleniach v prípade nekorektnej kombinácie vstupných signálov pre riadenia pohotovostného režimu systém deteguje a indikuje poruchu **E82**.

**Kontrola stavu registračného zariadenia** – v závislosti na konfiguračných povoleniach systém kontroluje stav komunikácie a interný status registračného zariadenia. V prípade detekcie poruchy systém indikuje poruchový kód **E83**.

**Test rozhrania so systémom SHP** – v závislosti na konfiguračných povoleniach systém kontroluje stav binárneho rozhrania so systémom SHP. V prípade detekcie nekorektnej kombinácie binárnych vstupov zo systému SHP vlakový zabezpečovač deteguje poruchu a indikuje poruchový kód **E83**.

**Test reštartu procesorových modulov** – pri detekcii neriadeneho opakovaného štartu niektorého z procesorových modulov PMM alebo PMC v základnej jednotke počas prevádzky vlakového zabezpečovača systému indikuje poruchu **E17**. Pri detekcii neriadeneho opakovaného štartu indikačného modulu návestného opakovača na aktívnom stanovišti počas prevádzky vlakového zabezpečovača systém indikuje poruchu **E18**. Pri detekcii neriadeneho opakovaného štartu kontrolného modulu návestného opakovača na aktívnom stanovišti počas prevádzky vlakového zabezpečovača systém indikuje poruchu **E19**.

---

#### **Protokol o vykonaní:**

Nevystavuje sa.

---

#### **Riešenie zisteného nesúladu:**

Po vzniku ľubovoľnej poruchy počas priebežného autodiagnostického testu sa vypnutím ističa vlakového zabezpečovača na čas min. 5 sekúnd a jeho následným zapnutím reinitializuje vlakový zabezpečovač. **Ak je porucha indikovaná opakovane, jedná sa o poruchu systému, ktorá vylučuje ďalšiu činnosť vlakového zabezpečovača.** Je nutná prevádzková oprava (S1).

---

## 6.3 D3 – funkčná skúška

---

### Cieľ diagnostiky:

Overenie základnej funkčnosti a integrity prevádzkovaného systému. Overenie súčinnosti s traťovou infraštruktúrou, so systémom odometrie a brzdovým systémom HDV a overenie funkčnosti rozhrania s obsluhou.

---

### Vykoná:

Zaškolený pracovník prevádzkovateľa vlakového zabezpečovača alebo iná preukázateľne poverená a zaškolená osoba.

---

### Termín:

Pravidelne po 6 mesiacoch s toleranciou 1 mesiac. Vykonanie profylaktickej kontroly D4 nahrádza vykonanie funkčnej skúšky D3.

V prípade neplánovaného vykonania funkčnej skúšky D3 začína plynúť nová šesťmesačná doba.





Prvý termín funkčnej skúšky D3 začína plynúť dátumom oživenia systému na HDV.





---

### Opis:

Cieľom funkčnej skúšky je overiť správnosť všetkých základných funkcií vlakového zabezpečovača. Funkčná skúška pozostáva z 3 sekcií:

- A. príprava a základná funkčnosť
- B. funkčnosť nastavovania parametrov
- C. diagnostický režim TEST

K vykonaniu funkčnej skúšky, sekcie C, slúži špeciálny diagnostický režim vlakového zabezpečovača TEST. Režim sa zapína na stanovišti podržaním tlačidla  a zopnutím spínača riadenia. Rušeň musí mať nulovú rýchlosť a systém musí byť v režime ZAV alebo v stave nevykonanej autodiagnostiky D1. Ukončenie jedného kroku a prechod na ďalší v sekcii C sa vykoná stlačením tlačidla . Prípadný návrat na predchádzajúci krok je možný po stlačení tlačidla . Vybudenie výstupu zo systému sa v danom kroku vykoná stlačením tlačidla . Ukončenie režimu TEST sa vykoná vypnutím spínača riadenia.

Kontrola spojených vstupných veličín (rýchlosť a tlak v hlavnom potrubí) sa vykonáva v režime ZAV alebo v stave nevykonanej autodiagnostiky D1. Pri súčasnom stlačení tlačidla  a tlačidla  je na displeji NO11 zobrazená rýchlosť dráhového vozidla s presnosťou na 1 km.h<sup>-1</sup>, pri súčasnom stlačení tlačidla  a tlačidla  je na displeji NO11 zobrazený tlak v hlavnom potrubí s presnosťou na 0,1 baru. Na vykonanie funkčnej skúšky D3 v plnom rozsahu musí byť pracovisko vybavené testovacím zariadením MIREL VZT.

Metodika a vzor protokolu o vykonaní funkčnej skúšky D3 na vlakovom zabezpečovači MIREL VZ1 sú uvedené v dokumentácii 206VZ1.

---

### Protokol o vykonaní:

Protokol o vykonaní funkčnej skúšky musí obsahovať nasledujúce náležitosti:

- dátum a miesto vykonania
- výrobné čísla systému a základnej jednotky
- číslo hnacieho dráhového vozidla, na ktorom je systém zabudovaný

- meno pracovníka ktorý skúšku vykonal
- výsledok funkčnej skúšky (bez závad / so závadami)
- v prípade zistenia závad ich opis
- podpis pracovníka, ktorý skúšku vykonal

---

**Riešenie zisteného nesúladu:**

V prípade zistenia poruchy je nutná prevádzková oprava (S1) systému.

---

## 6.4 D4 – profylaktická kontrola

---

### **Ciel' diagnostiky:**

Hĺbkové overenie stavu, integrity a funkčnosti systému s ohľadom na jeho bezpečnosť a spoľahlivosť. Overenie stavu a súčinnosti systému s HDV. Vykonanie funkčnej skúšky v rozsahu D3.

---

### **Vykoná:**

Zaškolený pracovník výrobcu, alebo iná výrobcom preukázateľne poverená a na tento účel výrobcom zaškolená osoba.

---

### **Termín:**

V prípade, ak predchádzajúca profylaktická kontrola D4 bola vykonaná v Základnom rozsahu, nasledujúca profylaktická kontrola D4 sa vykoná po 24 mesiacoch s toleranciou 2 mesiace.

Ak predchádzajúca profylaktická kontrola D4 bola vykonaná v Rozšírenom rozsahu, nasledujúca profylaktická kontrola D4 sa vykoná pri hlavnej oprave HDV. V špecifických prípadoch, ak periodicita hlavných opráv HDV presahuje dobu 10 rokov, musí sa profylaktická kontrola D4 vykonať najneskôr po 120 mesiacoch.

Prvý termín profylaktickej kontroly D4 začína plynúť dátumom výstupnej kontroly pri vyskladnení základnej jednotky a návestných opakovačov vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 od výrobcu. Ak uvedené komponenty nie sú vyskladnené súčasne, termín začína plynúť podľa toho, čo nastalo skôr.

Ak celý systém alebo jeho základná jednotka alebo niektorý návestný opakovač systému vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 je mimo prevádzky dlhšie ako 12 mesiacov je nutné pred uvedením systému do prevádzky vykonať oživenie, prípadne opakované oživenie všetkých komponentov, ktoré boli mimo prevádzky dlhšie ako 12 mesiacov. Oživenie je nutné vykonať minimálne v rozsahu zodpovedajúcom úrovni montáže Z2. Pojem „mimo prevádzky“ znamená, že základná jednotka alebo návestný opakovač nie je namontovaný na hnacom dráhovom vozidle ani na skúšobnom stave, alebo namontovaný je ale k systému nie je v uvedenom čase privedené napájacie napätie.

V prípade neplánovaného vykonania profylaktickej kontroly D4 začína plynúť nový interval.

Ak profylaktická kontrola D4 nie je vykonaná v celku v rámci jednej servisnej činnosti ale v rôznych časoch na základnej jednotke, na návestných opakovačoch a súčinnosť systému s HDV, potom počítanie nového intervalu profylaktickej kontroly D4 začína plynúť podľa tej časti D4, ktorá bola vykonaná ako prvá.

---

### **Miesto výkonu:**

Profylaktická kontrola D4 systému MIREL VZ1 môže byť vykonaná jedným z nasledujúcich spôsobov:

- na HDV
- profylaktická kontrola zariadení bude vykonaná v servismom stredisku výrobcu. Profylaktická kontrola súčinnosti systému s HDV bude vykonaná na HDV. Súčasťou profylaktickej kontroly D4 nie je montáž ani demontáž zariadení.

---

**Opis:**

Vykonanie profylaktickej kontroly D4 sa riadi ustanovením interného postupu výrobcu pre hĺbkovú kontrolu systému. Metodika vykonania profylaktickej kontroly D4 zohľadňuje odlišnosti inštalácií na jednotlivé rady dráhových vozidiel, na ktorých je vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 nainštalovaný. Profylaktická kontrola D4 môže byť vykonaná v štandardnom rozsahu alebo pre verziu v04 v rozšírenom rozsahu. V prípade budúcich inštalácií, ktorých podmienky a odlišnosti budú mať vplyv na rozsah a spôsob vykonania profylaktickej kontroly D4, budú tieto zapracované do všeobecného metodického postupu vykonávania profylaktickej kontroly D4.

Metodika a vzor protokolu o vykonaní profylaktickej kontroly D4 na vlakovom zabezpečovači MIREL VZ1 sú uvedené v dokumentácii 675VZ1 a 498VZ1.

Profylaktická kontrola D4 sa pokladá za vykonanú, len ak bola vykonaná v plnom rozsahu. V plnom rozsahu znamená, že bola vykonaná profylaktická kontrola základnej jednotky systému, profylaktická kontrola návestných opakovačov a profylaktická kontrola súčinnosti systému s HDV.

---

**Protokol o vykonaní:**

Protokol o vykonaní profylaktickej kontroly musí obsahovať nasledujúce náležitosti:

- dátum vykonania, prípadne dátumy vykonania jednotlivých častí
- miesto alebo miesta vykonania
- výrobné čísla systému a jednotlivých komponentov
- číslo hnacieho dráhového vozidla, na ktorom je systém zabudovaný
- meno a pracovné zaradenie pracovníkov, ktorý kontrolu vykonali
- výsledky profylaktickej kontroly
- v prípade zistenia, opis nesúlado, porúch, problémov a nedostatkov
- podpis pracovníkov, ktorý skúšku vykonali

---

**Riešenie zisteného nesúladu:**

V prípade zistenia poruchy je nutná prevádzková oprava (S1) systému alebo servisná oprava (S2) v závislosti na charaktere zisteného nesúladu.

## 7 Údržba systému

Všetky súčasti vlakového zabezpečovača sú bezúdržbové. Žiadnu časť nie je potrebné periodicky vymieňať, ladiť alebo nastavovať.

### Údržba vlakového zabezpečovača MIREL VZ1 je dvojúrovňová

---

S1 prevádzková oprava

---

S2 servisná oprava

---

Prevádzkovú opravu (S1) vykonáva zaškolený pracovník prevádzkovateľa. Oprava sa vykonáva v prípade zistenia poruchy na vlakovom zabezpečovači pri vykonaní niektorej úrovne diagnostickej kontroly (D1 až D4) alebo v prípade zistenia poruchy pri prevádzke vlakového zabezpečovača. Cieľom prevádzkovej opravy je odstrániť vzniknuté poruchy v kabeláži, napájaní, v pripojení spolupracujúcich zariadení na hnacom dráhovom vozidle. Pri prevádzkovej oprave sa nevykonávajú žiadne zásahy vo vnútri základnej jednotky a v návestných opakovačoch systému.

Servisnú opravu (S2) vykonáva výrobca alebo ním zaškolený a poverený subjekt. Servisná oprava sa vykoná, ak nie je možné odstrániť vzniknutú poruchu prevádzkovou opravou (S1). Servisná oprava sa spravidla vykonáva výmenným spôsobom (náhradou základnej jednotky alebo návestného opakovača a následnou opravou výrobcom). Cieľom servisnej opravy je odstrániť vzniknuté poruchy v základnej jednotke vlakového zabezpečovača a v návestných opakovačoch.

Každý pracovník vykonávajúci údržbu vlakového zabezpečovača musí byť poučený o bezpečnosti pri práci, musí byť preukázateľne zaškolený na vykonávanie tejto činnosti a musí mať preukázateľné poverenie na vykonávanie jednotlivých úrovní údržby systému.

---

## 7.1 S1 – prevádzková oprava

---

### **Vykoná:**

zaškolený pracovník prevádzkovateľa vlakového zabezpečovača alebo iná preukázateľne poverená a zaškolená osoba

---

### **Termín:**

v prípade zistenia poruchy na vlakovom zabezpečovači pri vykonaní niektorej diagnostickej kontroly (D1 až D4), alebo v prípade zistenia poruchy pri prevádzke vlakového zabezpečovača

---

### **Opis:**

Cieľom prevádzkovej opravy je odstrániť vzniknuté poruchy na:

- napájanie základnej jednotky
- napájanie návestných opakovačov
- kabeláži
- pripojení inkrementálneho snímača otáčok
- pripojení snímača tlaku v hlavnom potrubí
- pripojení snímačov kódu
- konektorových spojoch
- pripojení vstupných a výstupných obvodov
- pripojení tlačidiel bdelosti
- mechanickom uchytení

Pred prevádzkovou opravou S1 sa odporúča vykonať tie časti funkčnej skúšky D3, ktoré môžu napomôcť presnejšej špecifikácii vzniknutej poruchy. V prípade vzniku poruchy na základnej jednotke vlakového zabezpečovača alebo na návestnom opakovači sa oprava rieši výmenným spôsobom príslušnej časti. Pracovník pri vykonávaní prevádzkových opráv musí mať k dispozícii schválenú technickú dokumentáciu k systému, a okrem návodu na údržbu je povinný riadiť sa ustanoveniami technickej a inštalačnej dokumentácie pre danú radu dráhového vozidla.

Ak prevádzkovou opravou S1 nie je možné odstrániť všetky vzniknuté poruchy, je nutná servisná oprava S2 vlakového zabezpečovača. V prípade, že prevádzkovou opravou S1 boli odstránené všetky vzniknuté poruchy, je nutné vykonať funkčnú skúšku systému D3.

Priebeh prevádzkovej opravy je nutné zdokumentovať v servisnom liste. Vzor servisného listu je uvedený v dokumentácii 460M.

---

### **Doklad o vykonaní – servisný list:**

Servisný list o vykonaní prevádzkovej opravy musí obsahovať nasledujúce náležitosti:

- dátum, čas a miesto vykonania
- výrobné číslo systému a opravovaných komponentov
- číslo hnacieho dráhového vozidla, na ktorom je systém zabudovaný
- meno pracovníka ktorý prevádzkovú opravu vykonal
- opis porúch, ktoré boli odstránené s uvedením ich príčin (ak sú známe)
- opis porúch, ktoré nebolo možné prevádzkovou opravou odstrániť
- výrobné čísla demontovaných a namontovaných komponentov
- podpis pracovníka, ktorý opravu vykonal



---

## 7.2 S2 – servisná oprava

---

### **Vykoná:**

zaškolený pracovník výrobcu

---

### **Termín:**

v prípade zistenia poruchy na vlakovom zabezpečovači, ktorú nebolo možné odstrániť prevádzkovou opravou S1

---

### **Opis:**

Cieľom servisnej prehliadky je odstrániť vzniknuté poruchy v:

- samotnej základnej jednotke vlakového zabezpečovača
- návestných opakovačov
- húkačkách vlakového zabezpečovača
- súčinnosti vlakového zabezpečovača so spolupracujúcimi zariadeniami a ostatnými súčasťami hnacieho dráhového vozidla, ktoré nebolo možné odstrániť prevádzkovou opravou S1

Po skončení servisnej opravy je nutné vykonať funkčnú skúšku D3 s príslušným protokolom o jej vykonaní. Priebeh servisnej opravy je nutné zdokumentovať v servisnom liste. Vzor servisného listu je uvedený v dokumentácii 460M.

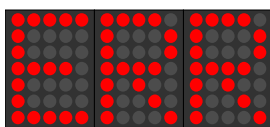
---

### **Doklad o vykonaní – servisný list:**

Protokol o vykonaní servisnej opravy musí obsahovať nasledujúce náležitosti:


- dátum, čas a miesto vykonania
- výrobné číslo systému a opravovaných komponentov
- číslo hnacieho vozidla, na ktorom je systém zabudovaný
- meno pracovníka ktorý servisnú opravu vykonal
- opis porúch, ktoré boli odstránené s uvedením ich príčin (ak sú známe)
- v prípade výmeny niektorých častí výrobné čísla demontovaných a namontovaných komponentov
- podpis pracovníka, ktorý opravu vykonal

## 8 Signalizácia porúch



Poruchy vlakového zabezpečovača sú rozdelené do dvoch skupín. Poruchy vylučujúce ďalšiu činnosť vlakového zabezpečovača a poruchy obmedzujúce ďalšiu činnosť vlakového zabezpečovača. Pri detekcii poruchy vylučujúcej ďalšiu činnosť sa systém automaticky uvedie do bezpečného stavu otvorením EPV vlakového zabezpečovača a aktiváciou núdzovej brzdy. Na prednom paneli základnej jednotky sa rozsvieti indikátor **ERR** (ZJ8). Po vzniku ľubovoľnej poruchy obsluha vypnutím ističa vlakového zabezpečovača na čas min. 5 sekundu a jeho následným zapnutím reinicializuje vlakový zabezpečovač. Ak je porucha indikovaná opakovane, obsluha dráhového vozidla nevykonáva žiadne ďalšie úkony na jej odstránenie.

Po reinicializácii systému treba brať zreteľ na skutočnosť, že systém nabehne s predvolenými prevádzkovými parametrami.

Pre zistenie presnej príčiny poruchy systému sa po stlačení tlačidla  (NO14) návestného opakovača na aktívnom stanovišti ktorý indikuje poruchu, zobrazí číselný kód poruchy systému. Zoznam porúch, ktoré systém v rámci diagnostických testov deteguje je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

### Poruchy vylučujúce ďalšiu činnosť vlakového zabezpečovača:

|            |   |
|------------|---|
| <b>E00</b> | trvalá strata komunikácie hlavného modulu návestného opakovača so základnou jednotkou   |
| <b>E01</b> | porucha detegovaná dohliadacími obvodmi typu WD základnej jednotky  |
| <b>E02</b> | porucha pamäte EEPROM základnej jednotky  |
| <b>E03</b> | zdužená porucha hlavného modulu návestného opakovača na aktívnom stanovišti <ul style="list-style-type: none"><li>▪ porucha detegovaná dohliadacími obvodmi typu WD</li><li>▪ porucha pamätí FLASH, EEPROM, RAM</li><li>▪ poruchy dekódovania a vykonávania inštrukcií procesora</li><li>▪ porucha komunikácie</li><li>▪ porucha integrity nastavených parametrov</li></ul> |
| <b>E04</b> | porucha komunikácie základnej jednotky s hlavným modulom návestného opakovača na 1. stanovišti  |
| <b>E05</b> | porucha komunikácie základnej jednotky s hlavným modulom návestného opakovača na 2. stanovišti  |
| <b>E06</b> | porucha komunikácie procesorových modulov v základnej jednotke  |
| <b>E07</b> | porucha prenosovej cesty snímania kódu detegovaná jednorazovou diagnostikou D1  |
| <b>E08</b> | porucha EPV detegovaná jednorazovou diagnostikou D1   |
| <b>E09</b> | porucha nevykonania diagnostického testu D1 do 4 hodín po zapnutí systému   |
| <b>E10</b> | porucha integrity intervencie procesorových modulov v základnej jednotke  |
| <b>E11</b> | porucha EPV pri intervencii vlakového zabezpečovača – nedostatočný pokles tlaku v hlavnom brzdovom potrubí  |
| <b>E12</b> | pohyb HDV pri nedostatočnom tlaku v hlavnom brzdovom potrubí  |
| <b>E14</b> | porucha integrity vyhodnotenia maximálnej rýchlosti   |
| <b>E15</b> | porucha integrity vyhodnotenia prenášaného návestného znaku podľa špecifikácie LS alebo rýchlostného príkazu podľa špecifikácie EVM   |
| <b>E17</b> | porucha nábehu procesorových modulov základnej jednotky   |
| <b>E18</b> | porucha nábehu hlavného modulu návestného opakovača na aktívnom stanovišti  |

|            |   |
|------------|---|
| <b>E19</b> | porucha nábehu kontrolného modulu návestného opakovača na aktívnom stanovišti   |
| <b>E20</b> | porucha merania skutočnej rýchlosti   |
| <b>E21</b> | porucha vyhodnocovania skutočného smeru pohybu  |
| <b>E22</b> | porucha napájania inkrementálneho snímača otáčok  |
| <b>E23</b> | porucha napájania snímača tlaku v hlavnom potrubí   |
| <b>E24</b> | porucha merania tlaku v hlavnom potrubí   |
| <b>E25</b> | porucha integrity skutočnej rýchlosti medzi kanálmi M a C   |
| <b>E26</b> | porucha integrity tlaku v hlavnom potrubí medzi kanálmi M a C   |
| <b>E27</b> | porucha integrity nastaveného pracovného režimu medzi kanálmi M a C   |
| <b>E28</b> | porucha integrity požadovaného pracovného režimu – požiadavka na nepovolený pracovný režim  |
| <b>E30</b> | porucha dekódovania a vykonávania inštrukcií procesorov   |
| <b>E31</b> | porucha integrity nastavovaných prevádzkových parametrov  |
| <b>E32</b> | porucha opakovaného spustenia diagnostického testu D1   |
| <b>E33</b> | porucha integrity konfiguračných údajov vlakového zabezpečovača   |
| <b>E34</b> | porucha integrity konfiguračných údajov medzi kanálmi M a C   |
| <b>E35</b> | porucha platnosti diagnostického testu D4   |
| <b>E36</b> | porucha nastavenia reálneho času systému  |
| <b>E40</b> | porucha pamäte FLASH základnej jednotky   |
| <b>E41</b> | porucha pamäte RAM základnej jednotky   |
| <b>E42</b> | porucha integrity softvéru – časť UNI   |
| <b>E43</b> | porucha integrity softvéru – časť LS  |
| <b>E44</b> | porucha integrity softvéru – časť EVM   |
| <b>E45</b> | porucha integrity softvéru – časť SHP   |
| <b>E46</b> | porucha integrity softvéru – časť STB   |
|            | zdužená porucha kontrolného modulu návestného opakovača na aktívnom stanovišti  |
| <b>E50</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ porucha detegovaná dohliadacími obvodmi typu WD</li> <li>▪ porucha pamätí FLASH, EEPROM, RAM</li> <li>▪ poruchy dekódovania a vykonávania inštrukcií procesora</li> <li>▪ porucha komunikácie</li> </ul> |
| <b>E51</b> | porucha komunikácie s kontrolným modulom návestného opakovača na aktívnom stanovišti  |
| <b>E52</b> | porucha integrity indikácie návestného znaku návestným opakovačom na aktívnom stanovišti  |
| <b>E53</b> | porucha funkcie tlačidla  návestného opakovača na aktívnom stanovišti  |
| <b>E54</b> | porucha funkcie tlačidla  návestného opakovača na aktívnom stanovišti  |
| <b>E55</b> | porucha funkcie tlačidla  návestného opakovača na aktívnom stanovišti  |
| <b>E56</b> | porucha nevyžiadaného ukončenia intervencie systému   |
|            | zdužená porucha brány MIREL STB – kanál M   |
| <b>E60</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ poruchy detegovaná dohliadacími obvodmi typu WD</li> <li>▪ poruchy pamätí FLASH, EEPROM, RAM</li> <li>▪ poruchy dekódovania a vykonávania inštrukcií procesora</li> </ul>                                |
| <b>E61</b> | porucha integrity požadovaného pracovného režimu bránou MIREL STB – kanál M a skutočného pracovného režimu systému MIREL VZ1  |
| <b>E62</b> | porucha integrity požadovaného pracovného režimu medzi kanálom M a C brány MIREL STB detegovaná kanálom M   |

|            |   |
|------------|---|
| <b>E63</b> | zdužená porucha komunikácie brány MIREL STB – kanál M <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ porucha komunikácie brány MIREL STB so systémom MIREL VZ1</li> <li>▪ porucha komunikácie medzi kanálom M a C</li> </ul>  |
| <b>E64</b> | porucha komunikácie brány MIREL STB – kanál M so systémom ETCS  |
| <b>E65</b> | zdužená porucha povelu systému ETCS detegovaná bránou MIREL STB – kanál M <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ systém ETCS požaduje stav DA pre viac ako jeden STM modul</li> <li>▪ systém ETCS požaduje stav FA pre všetky STM moduly</li> </ul>   |
| <b>E70</b> | zdužená porucha brány MIREL STB – kanál C <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ poruchy detegovaná dohliadacími obvodymi typu WD</li> <li>▪ poruchy pamätí FLASH, EEPROM, RAM</li> <li>▪ poruchy dekódovania a vykonávania inštrukcií procesora</li> </ul>   |
| <b>E71</b> | porucha integrity požadovaného pracovného režimu bránou MIREL STB – kanál C a skutočného pracovného režimu systému MIREL VZ1  |
| <b>E72</b> | porucha integrity požadovaného pracovného režimu medzi kanálom M a C brány MIREL STB detegovaná kanálom C   |
| <b>E73</b> | zdužená porucha komunikácie brány MIREL STB – kanál C <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ porucha komunikácie brány MIREL STB so systémom MIREL VZ1</li> <li>▪ porucha komunikácie medzi kanálom M a C</li> </ul>  |
| <b>E74</b> | porucha komunikácie brány MIREL STB – kanál C so systémom ETCS  |
| <b>E75</b> | zdužená porucha povelu systému ETCS detegovaná bránou MIREL STB – kanál C <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ systém ETCS požaduje stav DA pre viac ako jeden STM modul</li> <li>▪ systém ETCS požaduje stav FA pre všetky STM moduly</li> </ul>   |
| <b>E80</b> | porucha komunikácie s bránou MIREL STB – kanál M detegovaná systémom MIREL VZ1  |
| <b>E81</b> | porucha komunikácie s bránou MIREL STB – kanál C detegovaná systémom MIREL VZ1  |
| <b>E82</b> | porucha integrity binárnych vstupov riadenia pohotovostného režimu  |
| <b>E83</b> | zdužená porucha záznamového zariadenia  |
| <b>E84</b> | porucha integrity rozhrania so systémom SHP   |
| <b>E85</b> | porucha komunikácie s generátorom MIREL SHPE – kanál M detegovaná systémom MIREL VZ1  |
| <b>E86</b> | porucha komunikácie s generátorom MIREL SHPE – kanál C detegovaná systémom MIREL VZ1  |
| <b>E90</b> | zdužená porucha generátora MIREL SHPE – kanál M <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ poruchy detegované dohliadacími obvodymi</li> <li>▪ poruchy dekódovania a vykonávania inštrukcií procesora</li> <li>▪ poruchy internej komunikácie s obvodymi periférií</li> <li>▪ poruchy pamätí FLASH, EEPROM, RAM</li> <li>▪ poruchy napájania</li> </ul> |
| <b>E91</b> | porucha integrity medzi kanálmi M a C generátora MIREL SHPE – kanál M   |
| <b>E92</b> | porucha komunikácie generátora MIREL SHPE – kanál M   |
| <b>E93</b> | porucha antény generátora MIREL SHPE – kanál M  |
| <b>E95</b> | zdužená porucha generátora MIREL SHPE – kanál C<br>rozsah zduženej poruchy rovnaký ako pri <b>E90</b>   |
| <b>E96</b> | porucha integrity medzi kanálmi M a C generátora MIREL SHPE - kanál C   |
| <b>E97</b> | porucha komunikácie generátora MIREL SHPE – kanál C   |
| <b>E98</b> | porucha antény generátora MIREL SHPE – kanál C  |

Pri vzniku poruchy obmedzujúcej ďalšiu činnosť nedochádza k otvoreniu EPV ventilu a k aktivácii núdzovej brzdy. Na prednom paneli základnej jednotky ani na návestnom opakovači na aktívnom stanovišti nie je indikovaná žiadna porucha. Ide o poruchy návestného opakovača na neaktívnom stanovišti. Tieto poruchy obmedzujú činnosť vlakového zabezpečovača len na stanovište, na ktorom je návestný opakovač v bezporuchovej prevádzke.

Všetky poruchy detegované počas prevádzky v pracovnom režime ZAV za jazdy sú klasifikované ako poruchy obmedzujúce ďalšiu činnosť systému. Po zastavení dráhového vozidla sú tieto poruchy preklasifikované podľa druhu poruchy na vylučujúce ďalšiu činnosť. K otvoreniu EPV z titulu detekcie poruchy dôjde v režime ZAV až po zastavení HDV.

**Poruchy obmedzujúce ďalšiu činnosť vlakového zabezpečovača indikované na návestnom opakovači neaktívneho stanovišta:**

---

- E00** združená porucha hlavného modulu návestného opakovača na aktívnom stanovišti
- porucha detegovaná dohliadacími obvodymi typu WD
  - porucha pamätí FLASH, EEPROM, RAM
  - poruchy dekódovania a vykonávania inštrukcií procesora
  - porucha komunikácie
-

## 9 Nastavovanie priemeru snímanej nápravy

Nastavovanie priemeru kolesa snímanej nápravy hnacieho dráhového vozidla sa vykonáva diagnostickým prenosným počítačom. Počítač sa pripojí k základnej jednotke vlakového zabezpečovača prostredníctvom konektora SAI na zadnom paneli základnej jednotky alebo prostredníctvom pripojeného registračného rýchlomeru MIREL RM1. Na diagnostickom počítači sa nastavenie vykoná programovým vybavením MIREL KAM. Nadviazanie komunikácie diagnostického počítača s vlakovým zabezpečovačom je indikované na displeji počítača a kontrolkou ZJ5 na prednom paneli základnej jednotky.. Pri samotnom nastavovaní sa obsluha riadi užívateľským návodom k programovému vybaveniu MIREL KAM.

Periodicita nastavovania priemeru kolesa snímanej nápravy je stanovená predpisom prevádzkovateľa.

## 10 Vyčítanie údajov z registračného zariadenia

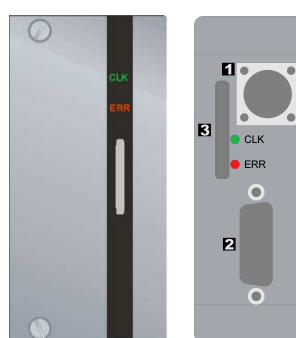
V závislosti od konfigurácie systému, jedna z možností integrácie registračného zariadenia je priamo cez komunikačnú zbernicu RS485 s využitím záznamového modulu integrovaného do zariadenia základnej jednotky VZ1ZJ.

V prípade konfigurácie systému s rozsahom hardvéru základnej jednotky s výmenným pamäťovým médiom záznamového modulu je tento pamäťový modul s registrovanými údajmi prístupný z predného panela základnej jednotky. Odobratie pamäťovej karty sa vykoná jej zatlačením a následným vysunutím zo štrbiny. Spätne vrátenie pamäťovej karty sa vykoná jej zasunutím do štrbiny a zatlačením karty až na doraz.

Nastavenie systémového času pre registráciu sa vykonáva automaticky pri konfigurácii systému, podľa času na počítači cez ktorý sa konfigurácia vykonáva. Podrobnejšia špecifikácia podmienok nastavenia času počas konfigurácie systému je uvedená v dokumente 547MAP.

Prezentácia zaznamenaných údajov z výmenného pamäťového média sa vykonáva v programovom prostredí MAP pomocou modulu MAN. Podrobná špecifikácia je uvedená v dokumente 1997MAP.

### ▪ indikačné prvky záznamového zariadenia základnej jednotky



BOX3U

BOXKOG/BOXTUG

|            |      |   |
|------------|------|---|
| <b>CLK</b> | ZJ9  | indikácia činnosti záznamového zariadenia |
| <b>ERR</b> | ZJ10 | porucha záznamového zariadenia            |

Plné označenie indikátorov je OIZJ9 a OIZJ10. Pre prehľadnosť návodu na obsluhu budeme uvádzať skrátené označenie ZJ9 a ZJ10.

## 11 Montáž a demontáž

Po vykonaní úkonov montáže je potrebné vykonať skúšku D3.

### Montáž a demontáž základnej jednotky

Základná jednotka je konštrukčne uchytená 4 skrutkami M6 po bokoch predného panelu. Na zadnej stene sa nachádza 72-pinový priemyselný konektor DD s dvoma poistnými úchyty a konektor DB. Pri montáži a demontáži musí byť vypnutý batériový zdroj vozidla, alebo vypnutý istič vlakového zabezpečovača. Pri montáži sa postupuje nasledovne:

- nasadenie 72-pinového konektora DD
- zavretie poistných úchytoz konektora
- nasadenie konektora DB
- umiestnenie do žiadanej polohy
- nasadenie a dotiahnutie montážnych skrutiek

Demontáž sa vykonáva opačným postupom.

### Montáž a demontáž návestného opakovača

Návestný opakovač je konštrukčne vložený do krycieho dielu v pulte hnacieho dráhového vozidla a uchytený párom fixačných prvkov. Na zadnej strane zariadenia je svorkovnica na pripojenie elektrickej kabeláže. Pri montáži a demontáži musí byť vypnutý batériový zdroj vozidla alebo vypnutý istič vlakového zabezpečovača. Pri montáži sa postupuje nasledovne:

- vloženie zariadenia do krycieho plechu
- umiestnenie fixačných prvkov
- zapojenie kabeláže do svorkovnice zariadenia
- umiestnenie krycieho dielu do žiadanej polohy
- zafixovanie krycieho dielu na pult stanovišťa (podľa typu hnacieho dráhového vozidla)

Demontáž sa vykonáva opačným postupom.

### Montáž a demontáž húkačky v samostatnej skrinke

Húkačka je konštrukčne uchytený v pántoch, ktoré sú upevnené 2 skrutkami M4. Na zadnej strane skrinky je svorkovnica. Pri montáži a demontáži musí byť vypnutý batériový zdroj vozidla alebo vypnutý istič zariadenia. Pri montáži sa postupuje nasledovne:

- zapojenie svorkovnice na zadnej strane skrinky
- umiestnenie do žiadanej polohy
- nasadenie a dotiahnutie montážnych skrutiek

Demontáž sa vykonáva opačným postupom.

### Montáž a demontáž húkačky v pultovej verzii

Rovnako, ako návestný opakovač v pultovej verzii.



---

## 12 Poznámky