

广州地铁屏蔽门安装

生成日期: 2025-10-28

本领域普通技术人员在不付出创造性的劳动的情况下,即可以理解并实施。通过以上的实施方式的描述,本领域的技术人员可以清楚地了解到各实施方式可借助软件加必需的通用硬件平台的方式来实现,当然也可以通过硬件。基于这样的理解,上述技术方案本质上或者说对现有技术做出贡献的部分可以以软件产品的形式体现出来,该计算机软件产品可以存储在计算机可读存储介质中,如rom/ram、磁碟、光盘等,包括若干指令用以使得一台计算机设备(可以是个人计算机,服务器,或者网络设备等)执行各个实施例或者实施例的某些部分所述的方法。应说明的是:以上实施例用以说明本发明的技术方案,而非对其限制;尽管参照前述实施例对本发明进行了详细的说明,本领域的普通技术人员应当理解:其依然可以对前述各实施例所记载的技术方案进行修改,或者对其中部分技术特征进行等同替换;而这些修改或者替换,并不使相应技术方案的本质脱离本发明各实施例技术方案的精神和范围。上海安全屏蔽门厂家哪家好,选择上海华晖。广州地铁屏蔽门安装

驱动屏蔽门继电器对指定的屏蔽门进行开关操作;步骤4:地面联锁系统ci把采集到的关联屏蔽门状态信息反馈给地面区控系统zc;步骤5:地面区控系统zc把和站台关联的屏蔽门状态信息转发给车载系统atp,实现和列车运行方向相关的复杂站台屏蔽门和车门联动功能。图8为本发明实施例提供的数据配置方法示意图,如图8所示,本发明实施例可以通过数据配置的方法,用站台关联屏蔽门列表和屏蔽门左右侧属性解决编组数小于站台屏蔽门的列车车门和对应站台屏蔽门联动时出现的安全问题,并能适用多种复杂站台的运营场景,结合图7中的场景,本发明实施例使用的数据配置方法说明如下:1)列车进入站台1停准、停稳后,向地面区控系统zc发送的屏蔽门列表包含左侧屏蔽门开关命令和右侧屏蔽门开关命令,其中由于站台1包含的屏蔽门位于站台右侧,并且由于列车的编组长度小于站台1屏蔽门的辐射范围,列车下发的屏蔽门开关命令列表中只有右侧屏蔽门01~06,列车下发的右侧屏蔽门开关列表中不包含右侧屏蔽门07和08;2)本zc管辖范围内共包含n个站台,每个站台包含屏蔽门列表中的关联屏蔽门个数都为8个,每个屏蔽门都有一个对应的外部设备编号。广州地铁屏蔽门安装杭州地铁屏蔽门厂家推荐哪家,推荐上海华晖新材料科技有限公司。

本发明实施例提供一种站台屏蔽门联动控制方法,其执行主体为屏蔽门系统。该方法包括:步骤s301,获取屏蔽门开关命令列表信息,所述屏蔽门开关命令列表信息中包含目标站点中与目标线路相关的所有屏蔽门中待控制的屏蔽门的编号。具体来说,本发明实施例提供的站台屏蔽门联动控制方法,可以通过数据配置的方法,用站台关联屏蔽门列表解决编组数小于站台屏蔽门的列车车门和对应站台屏蔽门联动时出现的安全问题。针对不同的站台,配置屏蔽门开关命令列表信息,将目标站点中与目标线路相关的所有屏蔽门中待控制的屏蔽门的编号包含于该屏蔽门开关命令列表中,屏蔽门系统获取屏蔽门开关命令列表信息,即可确定哪些屏蔽门需要进行控制,哪些不需要。图4为本发明实施例提供的多种复杂站台示意图,如图4所示,本发明实施例结合数据配置方法,可以解决编组数小于站台屏蔽门的列车车门和对应站台屏蔽门联动时出现的安全问题,并能适用于多种复杂站台。针对图4中的(a)场景,站台位于列车右侧,列车下发的屏蔽门开关命令列表中只有右侧屏蔽门编号,并且由于列车的编组长度小于站台屏蔽门的辐射范围,从而列车下发的右侧屏蔽门开关列表中只包含右侧屏蔽门01~06,不包含右侧屏蔽门07和08。

屏蔽门的任何设备均不能侵入车辆限界的范围;另外,还应考虑屏蔽门在荷载作用下的变形量及安装误差,以及在静态下列车与屏蔽门之间应预留一定的安全空间。如表一所示根据表1的统计,在静态情况下,列车与屏蔽门之间的距离在150mm左右。为了保证乘客的乘车安全,防止屏蔽门与列车之间夹人的事故发生,可从屏蔽门的安装、门体结构设计及增加相关辅助设备方面考虑,主要有两种方案。设置挡板方案本方案主要考虑在门

体的机械结构上设置安全挡板及橡胶挡板, 并利用滑动门在关门过程中遇到障碍物时停止关闭动作的功能, 有效地防止乘客夹于列车与屏蔽门之间。在滑动门的底部设置倾斜的安全挡板, 安全挡板的底部完全覆盖于屏蔽门门槛的表面, 增加了屏蔽门障碍物探测的范围, 如图1所示。另外, 在滑动门的边缘设置高约500mm橡胶挡板, 如图2所示。当乘客进入列车时, 而车门正处于关闭过程中, 或被车厢内的乘客往外挤, 上车的乘客无意识地往后退而站立于屏蔽门的门槛上, 或往两侧的固定门方向移动。此时, 屏蔽门也处于关闭过程中, 滑动门的安全挡板和橡胶挡板将碰撞到乘客, 阻止滑动门的关闭。当阻力大于150N时, 滑动门的关门力将释放, 并停止关闭动作。根据屏蔽门系统与信号系统的接口原理。杭州地铁站屏蔽门厂家推荐哪家, 推荐上海华晖新材料科技有限公司。

在所述驱动电机的电机轴上设置有主动链轮, 在所述两门框的下端通过下支撑架对称设置有转轴, 在所述转轴上转动设置有从动链轮, 所以主动链轮与从动链轮之间通过链条相连接, 所述滑轮组通过连接块与链条的外侧相连接, 在所述屏蔽门与避险门板之间设置有避险腔, 在所述避险腔上端的上墙体上设置有控制按钮, 所述控制按钮通过导线与驱动电机相连接, 在所述避险门板后端的下墙体内设置有列车轨道槽。本发明的优点是: 上述地铁屏蔽门紧急避险结构, 一旦人体被卡设在屏蔽门与列车之间, 只需按下控制按钮, 就能使用避险门板隔断人体与运行中的列车, 杜绝被列车吸引的可能性, 能够争取更多的救援时间, 安全可靠, 杜绝地铁事故的发生。附图说明图1为本发明地铁屏蔽门紧急避险结构的结构示意图。图2为图1中A-A的剖视结构示意图。图中: 1、上墙体, 2、下墙体, 3、屏蔽门, 4、门框, 5、避险门板, 6、避险门板放置槽, 7、滑轨, 8、滑轮组, 9、上支撑架, 10、驱动电机, 11、电机轴, 12、主动链轮, 13、下支撑架, 14、转轴, 15、从动链轮, 16、链条, 17、连接块, 18、避险腔, 19、控制按钮, 20、导线, 21、列车轨道槽。具体实施方式下面结合附图和具体实施例详细描述一下本发明的具体内容。浙江地铁屏蔽门厂家推荐哪家, 推荐上海华晖新材料科技有限公司。广州地铁屏蔽门安装

无锡地铁站屏蔽门厂家推荐哪家, 推荐上海华晖新材料科技有限公司。广州地铁屏蔽门安装

现有技术中有方案采取了高效可靠的无线通信传输系统, 具有高效灵活等特点, 但只能实现一个站台所有屏蔽门同时打开或同时关闭的联动功能, 对于编组数小于站台屏蔽门的列车, 若车门打开数目小于站台所布置的屏蔽门数目时, 除了和车门对应的屏蔽门联动外, 误打开的屏蔽门会带来乘客跌落站台的危险情况发生, 引发安全事故。图2为现有技术中列车编组数小于站台屏蔽门示意图, 如图2所示, 实际应用中, 由于考虑到客流和运行效益的问题, 列车需要根据客流采用不同的列车编组。当列车编组数小于站台屏蔽门时, 列车车门01~06打开的同时, 如果屏蔽门01~08同时联动, 容易引发乘客从屏蔽门07和屏蔽门08处跌落站台风险, 造成安全事故。现有技术中有方案选择直接采用传感器采集车门状态信息, 虽然解决了编组数小于站台屏蔽门的列车车门和对应站台屏蔽门之间的联动功能, 但站台布置的车门感应传感器难以适用于地下隧道或高架桥等复杂的轨道站场景, 扩展性差, 且容易受到光照、遮挡物、磁场、声波等环境因素干扰, 采集到错误的开门信息, 从而执行错误的屏蔽门联动操作, 容易引发安全事故。为了解决上述技术问题, 图3为本发明实施例提供的站台屏蔽门联动控制方法示意图, 如图3所示。广州地铁屏蔽门安装

上海华晖新材料科技有限公司位于上海市松江佘山工业区陶干路1228号。华晖新材料科技致力于为客户提供良好的烤瓷板, 地铁屏蔽门, 轨道交通屏蔽门, 建筑环保模板, 一切以用户需求为中心, 深受广大客户的欢迎。公司从事五金、工具多年, 有着创新的设计、强大的技术, 还有一批专业化的队伍, 确保为客户提供良好的产品及服务。华晖新材料科技立足于全国市场, 依托强大的研发实力, 融合前沿的技术理念, 飞快响应客户的变化需求。