



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ИНСТИТУТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ
СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ,
СВЯЗИ И РАДИО
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ

УКАЗАНИЕ

16.12.1996 г. № 1247/1366
шифр АБ 67

Проектирование
путевых устройств системы
автоматического управления
торможением поездов с
централизованным размещением
аппаратуры (САУТ-Ц)
Дополнения №1 к И-226-94

В связи с усовершенствованием системы автоматического управления торможением поездов с централизованным размещением аппаратуры, а так же замечаниями, возникшими при проектировании и строительстве, в методические указания И -226-94 по проектированию путевых устройств САУТ-Ц вносятся следующие уточнения и дополнения:

1. На крупных грузовых, пассажирских, сортировочных участковых станциях, где производится смена локомотивов или локомотивных бригад, оборудованию путевыми устройствами САУТ подлежат маршруты приема до первых маршрутных светофоров, а также маршруты отправления.

— В пределах крупных станций, по согласованию с дорогами, могут предусматриваться путевые устройства САУТ для других маршрутов передвижения.

2. Схемы электроснабжения путевых устройств САУТ должны обеспечивать надежное электропитание с выполнением условий, предусмотренных в отношении электроприемников I категории.

3. При проектировании путевых устройств САУТ допускается изменение длин шлейфов li (расстояние a-b) от расчетной в пределах ± 30 см. Остальные допуски должны соответствовать пункту 7.7 методических указаний.

4. Двухчастотные путевые точки САУТ у входных светофоров применяются, когда установленная скорость движения по главному пути равна или меньше 50 км/час (Vогр.гл. ≤ 50 км/час.), а также при отсутствии за следующим по направлению движения светофором (выходным или маршрутным) отклонения или блок-участка, длина которого меньше длины тормозного пути грузового поезда при установленной скорости движения по главному пути.

5. Если установленная скорость движения по главному пути больше 50 км/час (Вогр.гл. > 50 км/час) и за следующим по направлению движения светофором имеется отклонение или блок-участок длиной меньше тормозного пути грузового поезда при установленной скорости движения по главному пути, то у входных (маршрутных) светофоров применяются трехчастотные путевые точки САУТ.

Варианты схем подключения и контроля путевых шлейфов трехчастотной путевой точки САУТ приведены на рисунке 1.

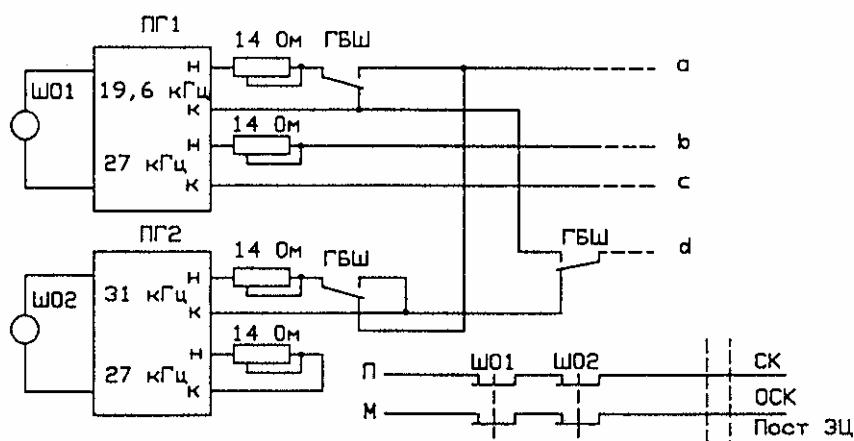
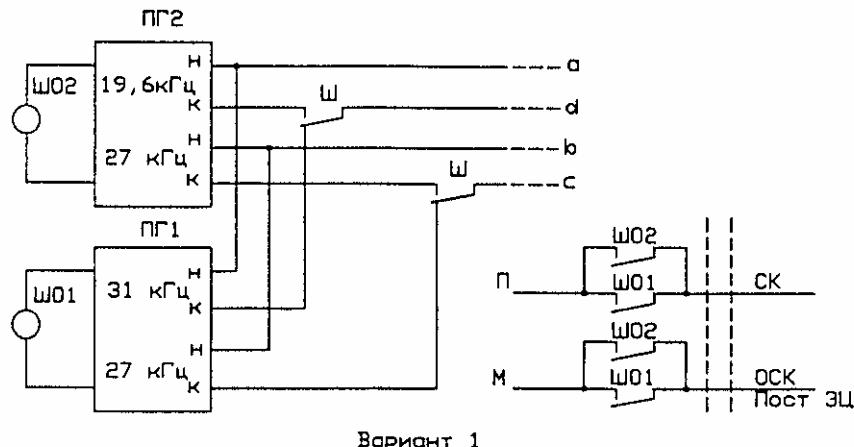


Рисунок 1 - Варианты схем подключения трехчастотной путевой точки САУТ входного светофора

6. Для генераторов САУТ в штепсельном исполнении подключение контрольных реле ШО (типа НМШ2-900) производится к выводам 72(-) и 82(+).

7. Если на перегоне имеются две или более сигнальных установок, то на выходе со станции, с которой производится отправление, всегда предусматривается путевая точка САУТ с программируемым генератором.

8. При наличии на перегоне одной предвходной сигнальной установки путевая точка САУТ с программируемым генератором устанавливаются только в том случае, когда на участке от предвходного светофора до первой по направлению движения стрелки имеются места повышенной бдительности (переезды и т.д.). В остальных случаях устанавливается путевая

точка САУТ без программируемого путевого генератора, расчет длины шлейфа для которой производится как для проходной точки.

9. Максимальное допустимое расстояние от выходного светофора до начала шлейфа программируемой путевой точки САУТ, устанавливаемой на выходе со станции, должно составлять 80 % от длины автозаписи локомотивной аппаратуры САУТ, принятой на дороге.

10. Если длина маршрута меньше, чем установленная длина автозаписи, то на пульте дежурного по станции предусматривается самостоятельный контроль исправной работы путевой точки.

11. При отправлении со станции на несколько направлений на каждое из них устанавливается свой программируемый генератор, подключение которого осуществляется контактами реле, соответствующими установленному направлению движения. На генераторе устанавливаются перемычки 51-52-61-62-71.

12. На участках, оборудованных автоблокировкой с тональными рельсовыми цепями без изолирующих стыков (АБТ), у предвходной сигнальной установки путевая точка САУТ подключается за пределами зоны шунтирования (на расстоянии не менее 2 - 4 м за точкой подключения тональной рельсовой цепи).

13. При приеме поезда на главный путь путевые шлейфы, запитываемые частотой 27 кГц у предвходных и входных светофоров, рассчитываются в соответствии с установленным ограничением скорости по главному пути.

Главный инженер института

А. П. Гоголев

Исполнитель: В.И.Зыков - тел. (812)168-34-40

ж. д. тел. 33-440