



МПС РОССИИ  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ  
СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ, СВЯЗИ И РАДИО  
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ  
(ГУП ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ)

## УКАЗАНИЕ

27.03.2000 № 1247/1449

Шифр АБ 86

Проектирование путевых устройств системы автоматического управления торможением поездов с централизованным размещением аппаратуры (САУТ-Ц)  
Дополнения №3 к И-226-94

В связи с выпуском «Методических указаний по проектированию путевых устройств модернизированной системы автоматического управления торможением поездов с централизованным размещением аппаратуры» САУТ-ЦМ (И-261-99) действие «Методических указаний САУТ-Ц» (И-226-94) сохраняется.

В Методические указания И-261-99 включены требования, которые должны учитываться при модернизации участков оборудованных путевой аппаратурой САУТ-Ц в части сохранения существующей аппаратуры, что позволяет сократить стоимость строительства.

В связи с этим в Методические указания И-226-94 вносятся следующие изменения:

1 Глава 6, пункт 6.1 (стр. 12, 13 и 14).

Текст на стр. 12 после абзаца «У предупредительных светофоров устанавливаются» ... и до конца пункта исключить и заменить следующим:

У предупредительных светофоров устанавливаются генераторы с частотами 19,6/27 кГц (необходимость установки предвходных точек САУТ-Ц согласовывается с УО ВНИИЖТ при рецензировании проекта).

При приеме поезда на главный путь станции возбуждается реле ПЗС (см. схему приведенную ниже), которое подключает к отрезку рельса а-d ( $I_{шл.1}$ ) выход генератора с частотой 19,6 кГц. Выход генератора с частотой 27 кГц при этом подключается к сопротивлению R3, которое обеспечивает номинальный ток в этом канале генератора для правильного функционирования схемы контроля.

При приеме поезда на боковой путь станции реле ПЗС остается в обесточенном состоянии, и к отрезку рельса а-d подключен выход генератора с частотой 27 кГц. Выход генератора 19,6 кГц при этом подключен к сопротивлению R4, которое обеспечивает

номинальный ток в этом канале генератора для правильного функционирования схемы контроля.

Сопротивлениями R1 и R2 регулируется ток в отрезке рельса.

Длина отрезка  $l_{шл.1}$  рассчитывается по формуле:

$$l_{шл.1} = \frac{L_{бу1} - 75}{65},$$

где  $L_{бу1}$  - расстояние от предвходного светофора до входного светофора станции, м.

Схема подключения путевых устройств САУТ-Ц, приведенная на рис. 6.3 (стр. 13) аннулируется и заменяется упрощенной схемой:

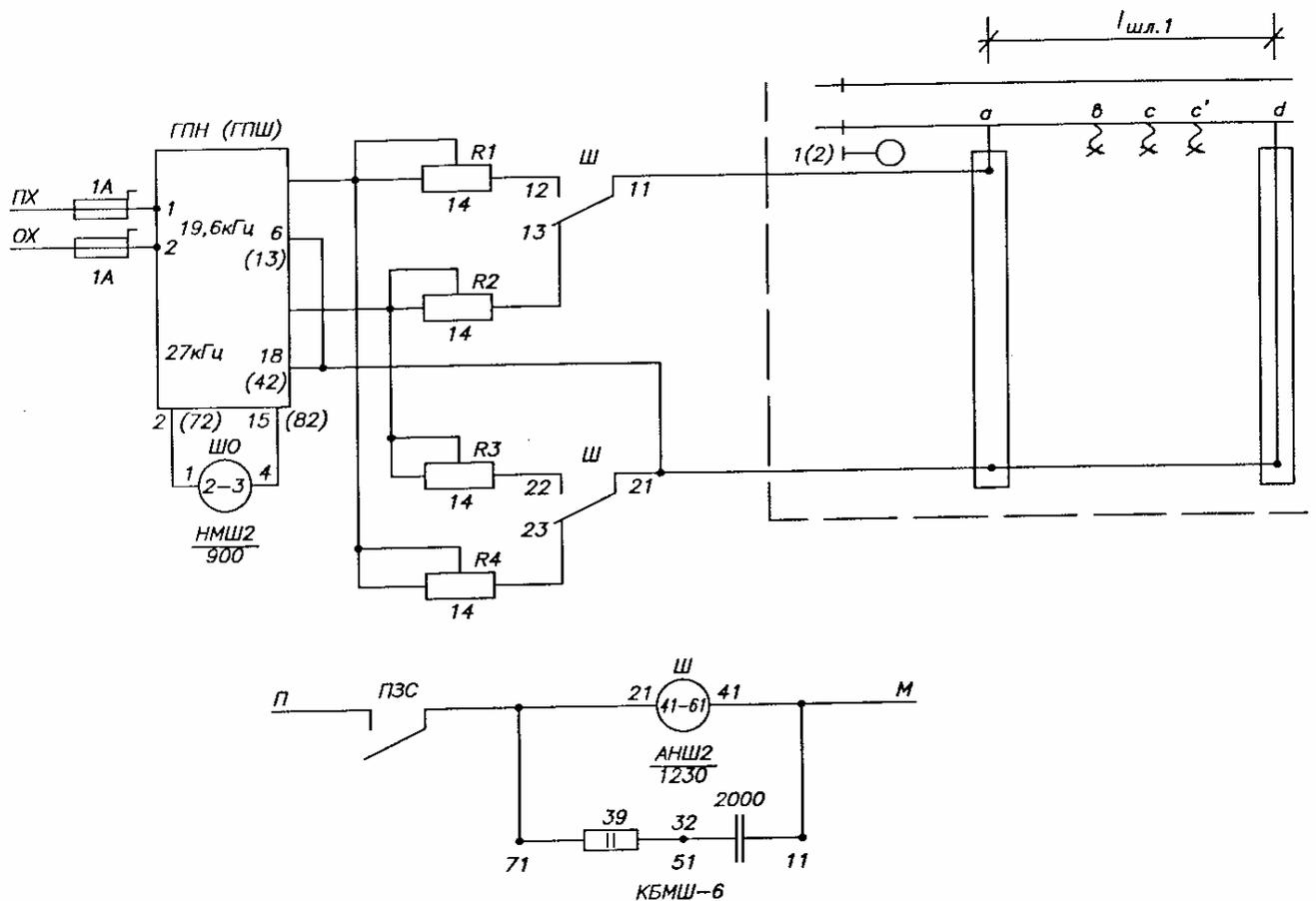


Схема путевых устройств САУТ-Ц у предвходных светофоров

2 Глава 6, пункт 6.4 (стр. 22) от заголовка и до конца стр. 25 формулировки, расчеты исключить и заменить следующим текстом:

6.4 Пример расчета путевых параметров для входной точки. (Рис. 6.6 сохраняется.)

Определяется спрямленный угол главного пути станции  $i_{сгл}$ :

$$i_{сгл} = \frac{\sum_{i=1}^n i_{kSk}}{1200} + 0,583 \sum_{i=1}^m \frac{S_k p_i}{R_i} = \frac{(2,4 \times 250) + (1,8 \times 100) + (0 \times 650) - (1,4 \times 200)}{1200} + 0,583 \frac{150}{602} = 0,56\% / 00$$

3 Глава 7 пункт 7.1 (стр. 26) изложить в следующей редакции:

7.1 На выходе со станции, на участке за выходными светофорами, предусматривается установка одной или нескольких выходных точек САУТ-Ц. Их размещение, конструкция шлейфов, расположение шлейфов относительно изолирующих стыков, а также технические решения по организации зависимостей и целей контроля должны соответствовать требованиям Методических указаний И-261-99. При этом длина шлейфа выходной точки рассчитывается по методике главы 6 настоящих Методических указаний. Для установки на выходных точках используются путевые генераторы ГПУ-САУТ-ЦМ.

4 Первый абзац п. 7.10 изложить в следующей редакции:

7.10 Допускается вместо подключения к рельсу производить укладку шлейфа типа Ш в соответствии с требованиями методических указаний И-261-99.

5 Схема подключения путевых устройств САУТ-Ц, приведенная на рис. 7.4 (стр. 40) корректируется в соответствии со схемой указанной в пункте 1 настоящего письма.

6 Пункт 7.19 (стр. 44); ссылку на рече. 7.10 исключить.

7 Пункт 7.25 (стр. 53); расположение конца шлейфа САУТ от дроссель-трансформатора увеличивается и составляет не менее 100 м.

8 Пункт 7.27 (стр. 53) исключить.

9 В пункте 7.30 (стр. 54) и в табл. 4 исключить программируемые генераторы.

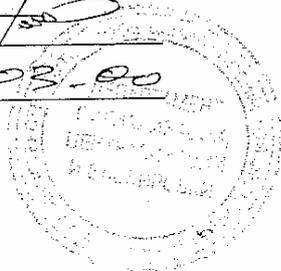
Главный инженер института



А.Н. Хоменков

Согласовано ЦШ

28.03.00



Зыков

(812) 168-34-76

ж.д. 33-476

