

АО «Росжелдорпроект»



Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «Гипротранссигналсвязь» –
филиал АО «Росжелдорпроект»

УКАЗАНИЯ, ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПИСЬМА

ВЫПУСК 1

2016

Перечень
информационных материалов
(справочно-информационное обслуживание)
2016 г.

Шифр	Наименование	Дата	Примечание
1	2	3	4
	<u>Указания</u> СЦБ (1247)		
ЭЦМ289 ЭЦБ319	О делении подсветки табло каждой горловины на две части	<u>27.01.2016</u> 1874	
ГАЦ26	О принятии в постоянную эксплуатацию системы логической защиты горочных стрелок от перевода под подвижным составом (ЛЗС) с датчиками УФПО-21	<u>03.02.2016</u> 1875	
ПД78	Включение звуковой сигнализации на охраняемых переездах	<u>12.02.2016</u> 1876	
ПУ46	О применении БАЭКТ, изготовленных по РЕБВ.337500.001ТУ мощностью от 4 до 250 кВт, при проектировании объектов ЖАТ.	<u>17.02.2016</u> 1877	
РЦ108 ЭЦБ320 ЭЦМ290	Об исключении РОБС-3 из схем станционных ТРЦ	<u>01.03.2016</u> 1878	
ДЦ30	Изменение схемы управления ЦВПУ при наложении ДЦ	<u>11.03.2016</u> 1879	
ЭЦБ321 ЭЦМ291	Изменение №8 к 410417-ТМП	<u>11.03.2016</u> 1880	
ЭЦБ322 ЭЦБ292	Об изменениях в УМРЦН-10, №410807-ТМП Альбом 1 часть 1	<u>15.03.2016</u> 1881	
	<u>Информационные письма</u> СЦБ(1247)		
АБ ЭЦМ ЭЦБ	Об утверждении 411511-ТР «Контроль положения остряков (подвижных сердечников крестовин) временно уложенных стрелочных переводов на станциях и перегонах».	<u>18.01.2016</u> 368П	

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

27 января 2016 г. № 1247/1874
Шифр ЭЦБ 319, ЭЦМ 289

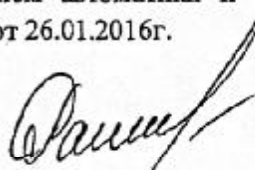
[О делении подсветки табло каждой
горловины на две части]

В связи с сообщением о трудности для ДСП проследить за подсветкой на табло маршрута при приготовлении последнего при приеме или отправлении под запрещающее показание Управлением автоматики и телемеханики принято решение о необходимости для станций с числом стрелок более 60 разделить подсветку нечетной и четной горловины на две примерно равные части, как правило, вдоль горловины (между главными путями). Для этого при новом проектировании на каждую горловину необходимо применить две кнопки подсветки и при панелях питания ПР-ЭЦК подавать питание 1НКСХ, 2НКСХ и 1ЧКСХ, 2ЧКСХ в блоки СП-МН (СП-М, СП-69) (реле подсветки 1НКС, 2НКС и 1ЧКС, 2ЧКС установлены в панелях питания ПР-ЭЦК), а при панелях питания ТЩ2 (Радиоавионика) питание НКСХ1 подавать с ТЩ2 и включать реле подсветки НКС в панели, а для организации питания НКСХ2 на одном из стативов установить реле 2НКС типа АПШ-24, включать его от кнопки 2НКС. Питание НКСХ2 сечением 6 мм² развести по стативам с блоками СП-МН (СП-М, СП-69), ответственным за подсветку данной части табло. Аналогично для питания ЧКСХ1 и ЧКСХ2.

При светодиодном табло при применении панели питания ТЩ2 (Радиоавионика) питание НКПТ1 (НКСХ1) подавать с ТЩ2 и включать реле подсветки НКС в панели, а для организации питания НКПТ2 (НКСХ2) на одном из стативов установить реле 2НКС типа 2С-880. Питание НКПТ2 (НКСХ2) сечением 6 мм² развести по стативам с блоками СП-МН (СП-М, СП-69). Аналогично для питания ЧКПТ1 (ЧКСХ1) и ЧКПТ2 (ЧКСХ2). Аналогично организовать и развести питания НКПТ1, НКПТ2, ЧКПТ1, ЧКПТ2 по стативам и блокам при питании с панелей ПВП1, ПВП1М.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом ОАО «РЖД» письмом №ЦШТех-12/1 от 26.01.2016г.

Главный инженер



П. С. Ракул

(Т) А.З.Крупицкий
(812) 457-33-40

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

03 февраля 2016г. № 1247/1875

Шифр ГАЦ 26

О принятии в постоянную эксплуатацию
системы логической защиты горочных
стрелок от перевода под подвижным
составом (ЛЗС) с датчиками УФПО-21

Управление автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры филиала ОАО «РЖД» телеграммой № Исх-34140/ДЦИ от 18.09.2015г, информирует о том, что Ростовским филиалом АО «НИИАС» и ООО «Сектор Т» разработана и передана в постоянную эксплуатацию система логической защиты горочных стрелок от перевода под подвижным составом (далее ЛЗС) с датчиками УФПО-21.

ОАО «РЖД» рекомендует применять данную систему при проектировании ГАЦ.

1. **Шкаф системы логической защиты ЛЗС ТЯБК.469134.062** (ТУ ТЯБК.460910.001) предназначен для установки в него трех промышленных блоков программируемых контроллеров – блоков ПК и должен применяться в системах логической защиты выполняющих функции логической обработки входящих дискретных сигналов, формирования управляющего сигнала, а также сигнала об истинности события и передачи его в локальную сеть посредством протокола Ethernet. Система выполняется в виде безопасного контроллера с троированной мажорированной системой формирования выходного сигнала. В состав шкафа входят: три блока ПК, три источника бесперебойного питания, элементы ввода / вывода, мажорированная схема сравнения «два из трех», выполненная на контактах реле.

Габаритные размеры: 800х2150х800 мм.

Масса шкафа: не более 335 кг.

Электропитание шкафа ЛЗС осуществляется от однофазной сети переменного тока напряжением 220В±10% частотой частотой (50±1)Гц.

Мощность, потребляемая шкафом ЛЗС, не более 2250 Вт.

2. **Шкаф ввода-вывода сигналов логической защиты ЛЗС-ВВ ТЯБК.469134.068** (ТУ ТЯБК.460910.001) предназначен для установки в него модулей гальванической развязки и нормализации дискретных сигналов от датчиков внешних устройств удаленного базирования и трансляции этих сигналов в шкаф ЛЗС. Количество модулей дискретного ввода должно обеспечивать не менее 288 каналов с гальванической изоляцией, как по отношению к выходной части модуля, так и между собой, с защитой от обратного напряжения на входе.

Габаритные размеры: 800х2150х800 мм.

Масса шкафа: не более 250 кг.

Электропитание шкафа ЛЗС-ВВ осуществляется от источника питания, установленного в шкафу ЛЗС..

3. Комплект ЗИП групповой ТЯБК.466943.005 (ТУ ТЯБК.460910.001) предназначен для комплектования группового ЗИП, обеспечивающего восстановление работоспособности при статистических отказах компонентов, из расчета по одному комплектующему изделию на каждые 10, либо на меньшее количество однотипных изделий, входящих во все шкафы, поставляемые в один адрес.

Ведомость ЗИП приводится в конструкторской документации ЗИП ТЯБК.466943.005 ЗИ.

Состав ЗИП может быть изменен при заключении договора на поставку.

Габаритные размеры и масса шкафа зависят от состава ЗИП.

Пример записи при заказе:

Шкаф логической защиты:

«Шкаф ЛЗС ТЯБК.469134.062, ТЯБК.460910.001ТУ»

Шкаф модулей ввода/вывода логической защиты:

«Шкаф ЛЗС-ВВ ТЯБК.469134.068, ТЯБК.460910.001ТУ»

Комплект ЗИП:

«Комплект ЗИП групповой ТЯБК.466943.005, ТЯБК.460910.001ТУ».

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ - филиалом ОАО «РЖД» письмом №исх-3140/ЦДИ от 01.02.2016г.

Главный инженер



П. С. Ракул

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

12 февраля 2016 г. № 1247/1876
Шифр ПД 78

[Включение звуковой сигнализации
на охраняемых переездах.]

На охраняемых (обслуживаемых дежурным работником) переездах выявлен следующий недостаток: при закрытии переезда от нажатия кнопки «Закрытие» на щитке ЩПС и нижнем (горизонтальном) положении заградительного бруса шлагбаума звуковая сигнализация не включается при вступлении поезда на участок приближения к переезду, что ухудшает условия безопасности обслуживающего персонала при проведении технологических работ.

Для устранения данного недостатка изменяется алгоритм работы звуковой сигнализации: при нажатой на щитке ЩПС кнопке «Закрытие» и нижнем положении заградительного бруса шлагбаума, звуковая сигнализация на переезде включается при вступлении поезда на участок приближения.

При наличии пешеходной дорожки рядом с переездом, необорудованной системой оповестительной сигнализации, звуковая сигнализация на переезде включается при вступлении поезда на участок приближения независимо от положения заградительного бруса шлагбаума.

При подъеме заградительного бруса шлагбаума происходит включение звуковой сигнализации до момента размыкания тыловых контактов реле У1 и У2.

Для дополнительного информирования дежурного работника по переезду о приближении поезда, а также аварийном отказе устройств СЦБ, снаружи и внутри помещения устанавливаются звонки (При новом проектировании снаружи устанавливается акустический извещатель без резервирования НКМР.468231.001).

При аварийном отказе устройств СЦБ и отсутствии поезда на участке приближения, снаружи и внутри помещения включается звуковая сигнализация. Для выключения звуковой сигнализации дежурный по переезду обязан нажать кнопку «Выключение звонка» до устранения неисправности, при этом звуковая сигнализация включается при подаче извещения на переезд, контролируя приближение поезда. В случае неисправности рельсовых цепей и аварийном отказе устройств СЦБ, для выключения звуковой сигнализации, допускается вернуть кнопку «Выключение звонка» в исходное положение.

Отменяется указание ГТСС 1247/1492 от 15.04.2001г.

На основании данного указания необходимо внести изменения в технические решения (АПС-04, АПС-04 дсп.1, МРЦН-10, ЭЦ-12-03, НКМР.468231.002 ТР, МАПС, указание ГТСС 1247/1326 и др.) в соответствии со схемными решениями представленными в приложении.

Приложение: Схемные решения (на 2 листах)

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ ОАО «РЖД» письмом № Исх-4631/ЦДИ от 10.02.16.

Главный инженер



П.С. Ракул

Т, А.Н. Кириллов
(812) 457-33-87, (912-10) 33-387

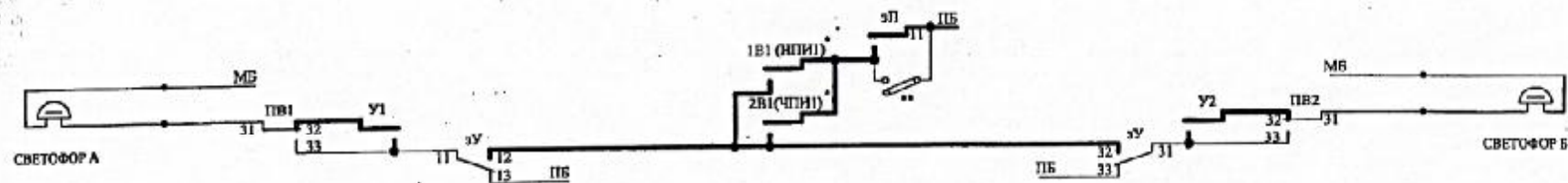
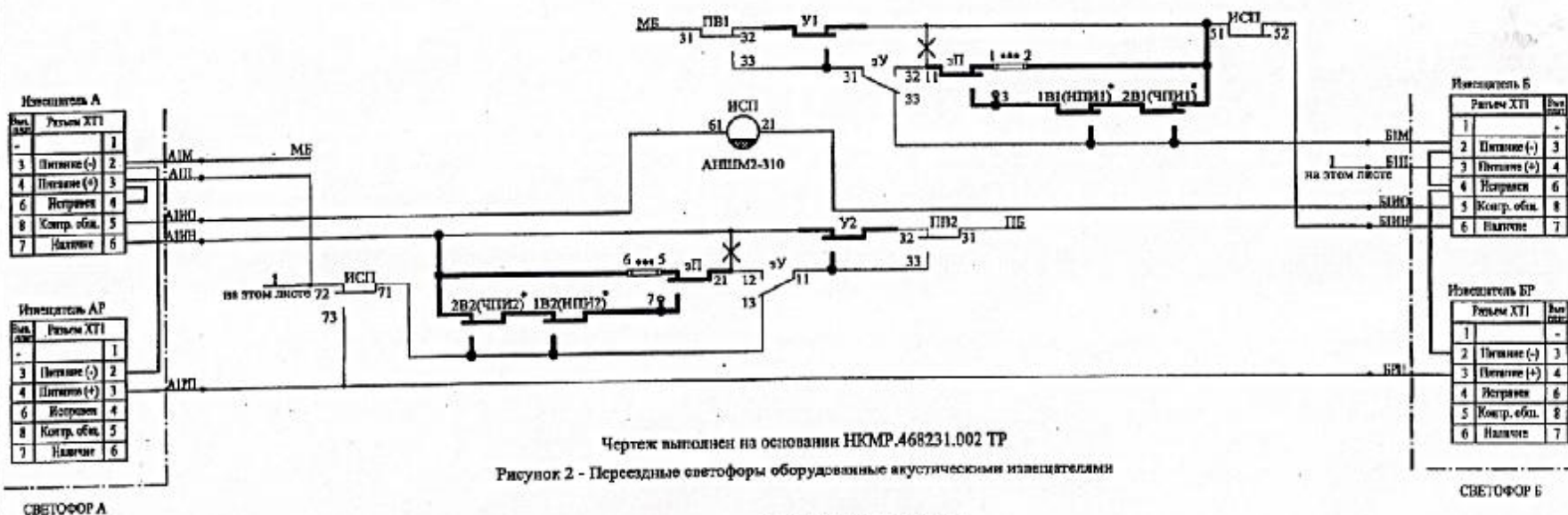


Рисунок 1 - Переездные светофоры оборудованные звонками



Чертеж выполнен на основании НКМР.468231.002 ТР
Рисунок 2 - Переездные светофоры оборудованные акустическими извещателями

СВЕТОФОР А

* - для станционных переездов контакты реле 1В1, 1В2, 2В1, 2В2 заменяются на контакты реле НПИ1, НПИ2, ЧПИ1, ЧПИ2
 ** - перемычки устанавливаются при наличии пешеходной дорожки, необорудованной системой оповестительной сигнализации
 *** - при наличии пешеходной дорожки, необорудованной системой оповестительной сигнализации, снять перемычки 1-2, 5-6, установить перемычки 1-3, 5-7 на клеммной колодке

Уточненными линиями показаны изменения
 Запрещенное демонтировать

Изм.	Кол. изм.	Лист	№ изм.	Полн.	Дата

1247/1876

Лист
1

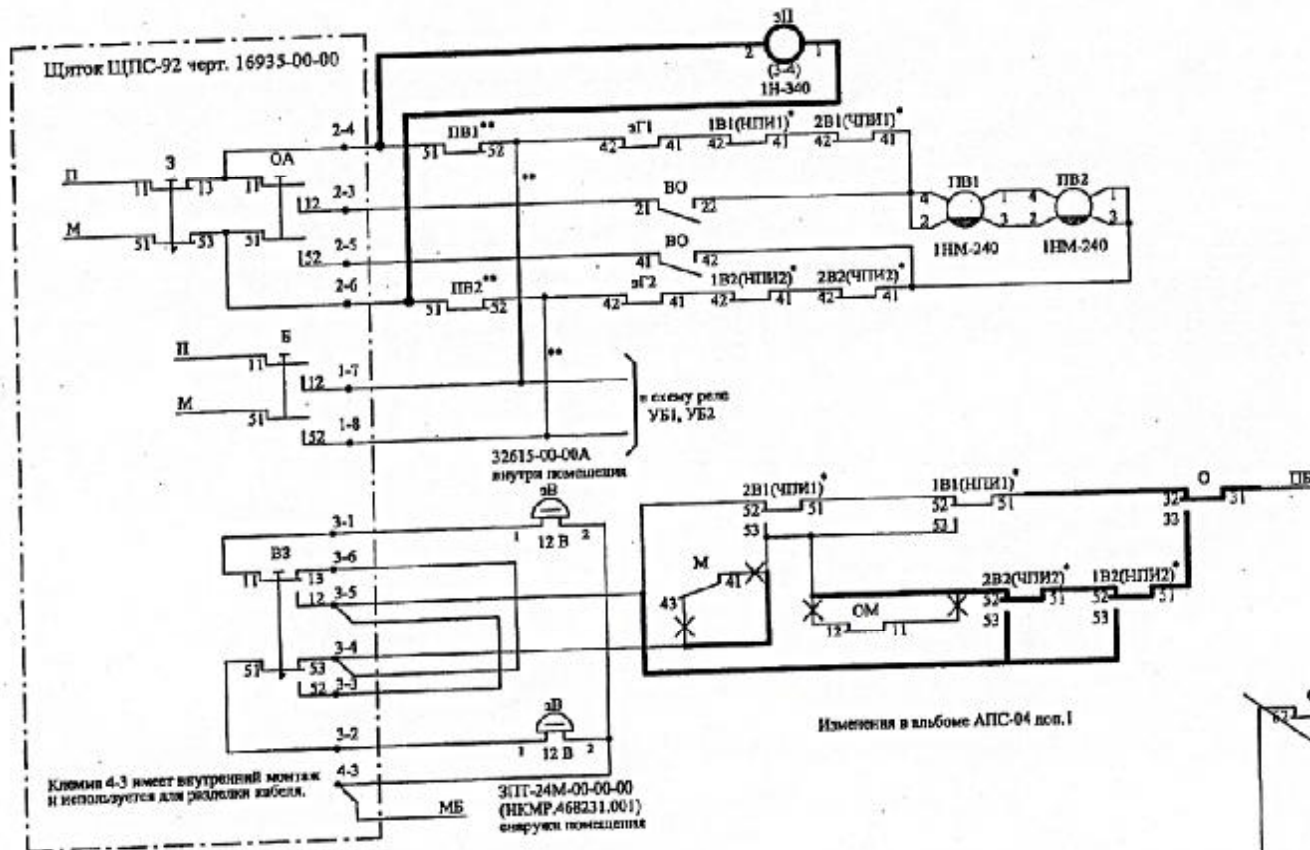
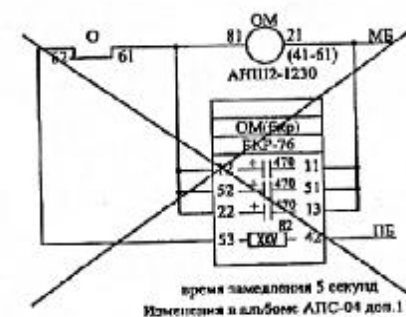


Схема выполнена для щитков ШПС-2000, ШПС-УЭ1
выполнить аналогично с изменением нумерации клемм

Изменения в альбоме АПС-04 доп. I

Рисунок 3 - Схема включения щитка ШПС



- * - для стационарных поездов контакты реле 1В1, 1В2, 2В1, 2В2 заменяются на контакты реле НПИ1, НПИ2, ЧПИ1, ЧПИ2
 - ** - для поездов со схемой полувотоматического отстырания шлагбаумов
- Утолщенными линиями показаны изменения
Закрепленное демонтировать

Изм.	Кол. у.	Лист	Испол.	Подп.	Дата

1247/1876



ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

17 февраля 2016 г. № 1247/1877

Шифр ПУ 46

[О применении БАЭКТ, изготовленных]
по РЕБВ.337500.001ТУ мощностью от 4
до 250 кВт, при проектировании
объектов ЖАТ.

ОАО «ЭЛТЕЗА» совместно с ООО «Рейл ТрансСервис» организовано производство блочных автоматизированных электростанций контейнерного типа (БАЭКТ), предназначенных для резервирования сети электропитания 0,4кВ в системах железнодорожной автоматики и телемеханики ОАО «РЖД».

БАЭКТ представляет собой изделие комплектной заводской поставки, состоящее из теплоизолированного контейнера с устройствами жизнеобеспечения (освещения, отопления, вентиляции, пожарной безопасности), дизельного электроагрегата с двигателями мощностью от 4 до 250 кВт, панели управления ЭПУ ДГА. Для монтажа оборудования электростанции различной комплектации и мощности используются контейнеры унифицированные по ГОСТ 18477-79.

Управление автоматики и телемеханики ЦДИ – филиала ОАО «РЖД» разрешает применять БАЭКТ, изготовленных по РЕБВ.337500.001ТУ мощностью от 4 до 250 кВт, при проектировании объектов ЖАТ.

По вопросу приобретения БАЭКТ следует обращаться в ООО «Рейл ТрансСервис» по адресу: 123056, г.Москва, Электрический переулок, д. 6/28, тел. (495)722-63-78. Пакет эксплуатационной и технической документации на БАЭКТ находится в ООО «Рейл ТрансСервис».

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом ОАО «РЖД» письмом №Исх-5517/ЦДИ от 15.02.2016 г.

Главный инженер

П. С. Ракул

Главный специалист Т Попов Ю.Б. тел. (812) 457-34-19

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

01 марта 2016г. № 1247/1878
Шифр РЦ 108, ЭЦБ 320, ЭЦМ 290

Об исключении РОБС-3 из схем
станционных ТРЦ

В настоящее время на сети железных дорог Российской Федерации новое строительство ведется преимущественно с применением дроссель-трансформаторов типа ДТ-1МГ1-150(300). С целью повышения надежности и снижения затрат на оборудование и монтаж тональных рельсовых цепей с применением ДТ-1МГ1-150(300) необходимо при **новом проектировании** исключить из схем станционных рельсовых цепей реакторы типа РОБС-3М(3А, 3Г) (рис. 1.6) (согласовано письмо НИИАС № 137/исх-67/НИИАС от 19.01.2016).

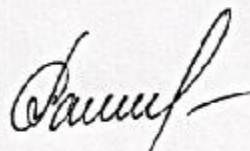
В тексте вновь разрабатываемых сборников индивидуальных регулировочных таблиц при использовании дроссель-трансформаторов данного типа необходимо указывать, что ДТ-1МГ1-150(300) по характеристикам отличаются от ДТ-1-150(300) и не являются взаимозаменяемыми.

В действующих рельсовых цепях допускается сохранение установленных реакторов РОБС-3. В случае изъятия реакторов из схем действующих устройств требуется перерасчет существующих регулировочных таблиц и корректировка схем рельсовых цепей.

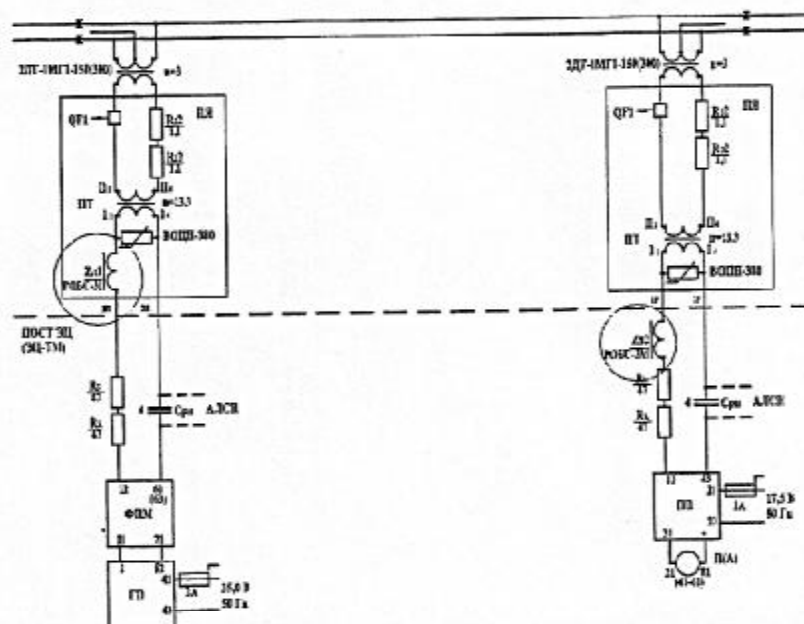
Указание ГТСС № 1247/1634 от 11.07.2006 (О включении РОБС-3 в схемы станционных ТРЦ) отменяется.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры – филиалом ОАО «РЖД» письмом № Искх-7309/ЦДИ от 29.02.2016г.

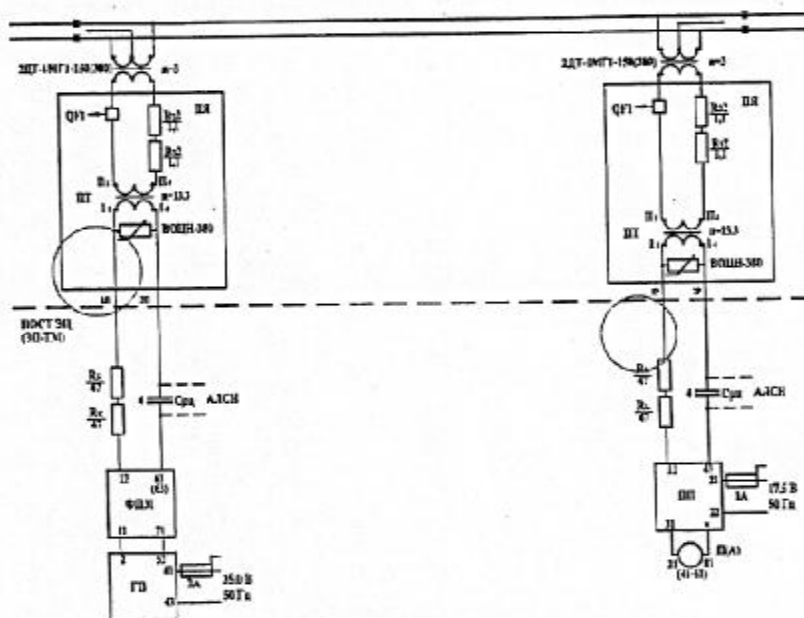
Главный инженер



П. С. Ракул



а) Схема с применением реакторов типа РОБС-3 (согласно Указанию ГТСС № 1247/1634)



б) Схема без реакторов типа РОБС-3 (согласно данному указанию)

Рисунок 1

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

11 марта 2016г. № 1247/1879

Шифр ДЦ 30

Изменение схемы управления ЩВПУ
при наложении ДЦ

При проведении анализа схем по замене питающих установок, выполненных по проекту титула «Капитального ремонта ЭЦ» (для станций Янгга, Подпорожье) в Волхостроевской дистанции сигнализации централизации и блокировки (ЩЧ-10, письмо №420 от 28.09.2015г.) был выявлен недостаток схемы управления щитом питания ЩВПУ при наложении диспетчерской централизации. Реле ВЩ типа ИМ-240, осуществляющее включение щита ЩВПУ в соответствии с 411202-ТМП лист 41 (ДЦ «Сегуень»), не может встать под ток, так как напряжение на нем составляет 5,6В.

Для устранения этого недостатка и исключения обесточивания станции при перегорании предохранителя питания, через который питается реле ВЩ, необходимо изменить тип реле ВЩ на КМШ-450 и использовать для включения/выключения ЩВПУ поляризованные контакты (см. приложение).

Данное указание следует применять при наложении всех систем диспетчерской централизации на станции, оборудованные ЩВПУ, и служит дополнением к соответствующим типовым материалам для проектирования (для 411202-ТМП необходимо внести изменения в схему управления ЩВПУ на чертеже 411202-ТМП-41 лист 2, стр.106).

Указание утверждено управлением автоматики и телемеханики ЦДИ филиалом ОАО «РЖД» письмом №Исх-7904/ЦДИ от 03.03.2016г.

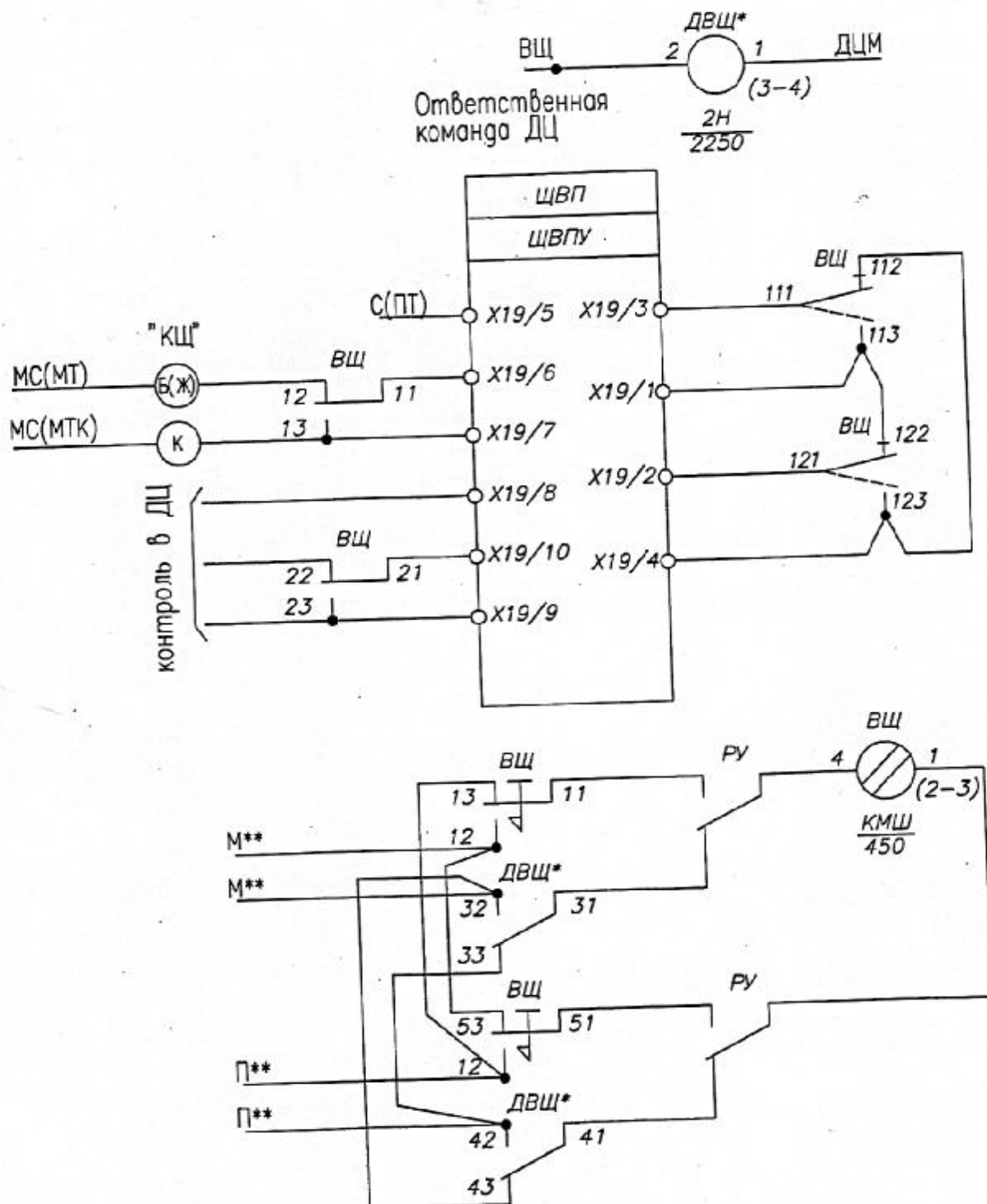
Приложение: 1 лист

Главный инженер



П. С. Ракул

Приложение к указанию 1247/1879



*— при наличии свободного реле в ДЗ-2700 для экономии мест на стативе следует применить реле ДЗ-2700

**— монтаж питания П, М и поляризованных контактов реле ВЩ выполнить в строгом соответствии со схемой

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

11 марта 2016г. № 1247/1880

Шифр ЭЦБ 321, ЭЦМ 291

[Изменение № 8 к 410417-ТМП]

1. В процессе пуско-наладочных работ объектов, выполненным по типовым материалам для проектирования 410417-ТМП «Микропроцессорная электрическая централизация стрелок и сигналов ЭЦ-ЕМ», обнаружено следующее:

При открытии входного светофора на разрешающие показания с желтым или зеленым мигающим огнем («желтый мигающий огонь», «два желтых из них верхний мигающий огонь», «зеленый мигающий с желтым огни и зеленая полоса») или при переключении светофора на выше перечисленные показания, в некоторых случаях возможно обесточивание реле СО и, как следствие, включение ламп на резервных нитях без верхнего мигающего огня.

Это происходит вследствие того, что при включении (переключении) на это сигнальное показание момент включения может попасть на интервал в мигании (около 500 миллисекунд), и замедления на отпадание каскада поддержания реле СО (СОП, СО) до включения реле ЖЗО в этом случае может не хватить.

Для исключения этого недостатка предлагается осуществить подпитку обмотки реле СО входного светофора через тыловой контакт реле ЖЗО и фронтные контакты реле С и МГС питанием ПМП, появляющимся в интервале мигания (по аналогии с реле СО выходных и маршрутных светофоров).

Схемы включения реле СО входных светофоров при трехзначной и четырехзначной сигнализации, представленные в 410417-ТМП альбом 2 стр.10 и 12, предлагается заменить на схемы из приложения к данному Указанию.

2. В соответствии с решением ЦШ и Указанием ГТСС № 1247/1803 от 17.09.2012 г. (изменение № 5 к альбому 4 МРЦН-10) определяется, что в контрольных цепях стрелок вместо предохранителя 0,5 А (полюс ПХКС), необходимо устанавливать предохранитель 1,0 А на 8 контрольных цепей.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ ОАО «РЖД» письмом № Иск-7906/ЦДИ от 03.03.2016 г.

Приложение: на 1 листе.

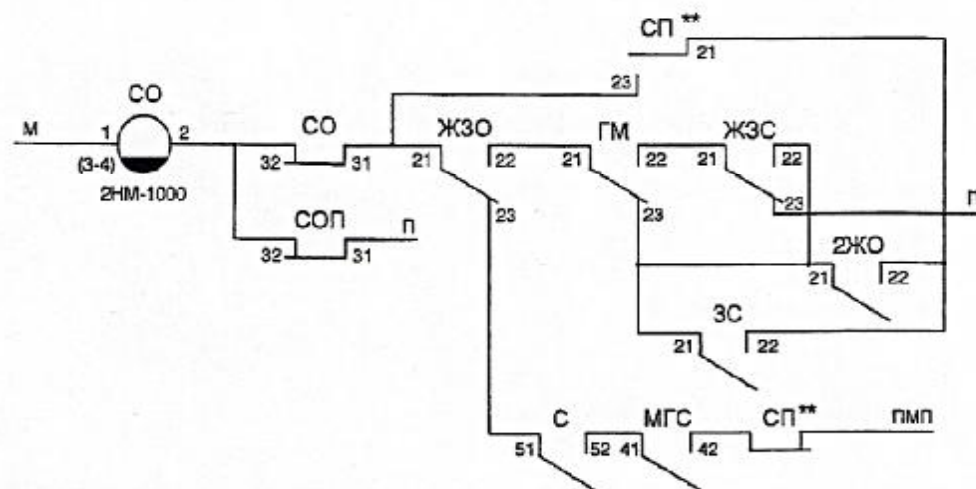
Главный инженер



П.С. Ракул

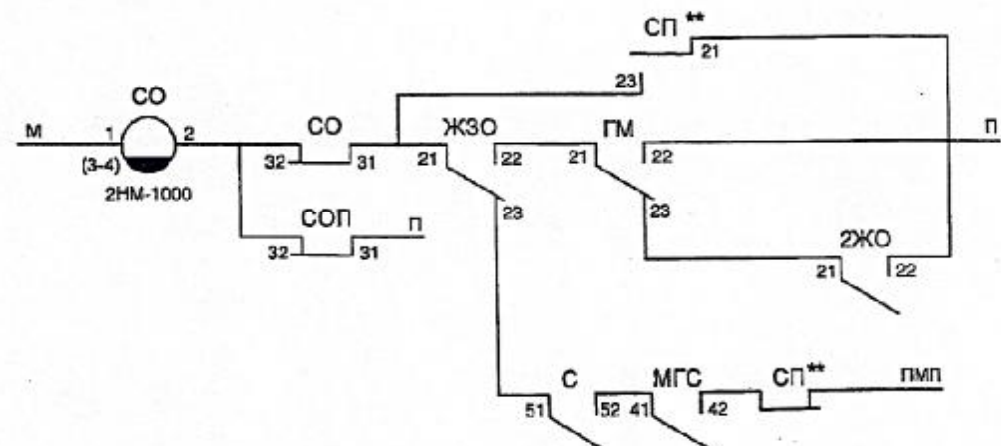
Пресняк С.С. 33-380

Каплан М.И. 33-476



** - включается только при отсутствии резервирования питания огней светофора (при тональных рельсовых цепях СП заменяется на ПК по указанию ГТСС 1247/1531 от 31.05.2002г.)

Рис.1 Схема включения реле СО входного светофора с 4-х значной сигнализацией



** - включается только при отсутствии резервирования питания огней светофора (при тональных рельсовых цепях СП заменяется на ПК по указанию ГТСС 1247/1531 от 31.05.2002г.)

Рис.2 Схема включения реле СО входного светофора с 3-х значной сигнализацией

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНСИГНАЛСВЯЗЬ»

УКАЗАНИЕ

15 марта 2016 г. № 1247/1881
Шифр ЭЦБ 322, ЭЦМ 292

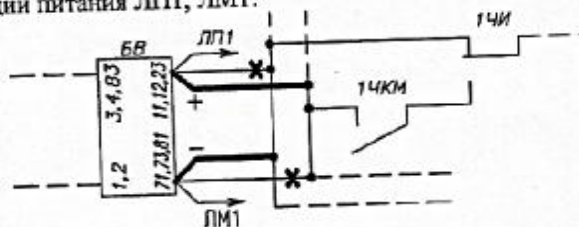
Об изменениях в УМРЦН-10, №410807-
ТМП Альбом 1 часть 1

В типовых материалах для проектирования №410807-ТМП «Увязка электрической централизации блочной системы с различными устройствами УМРЦН-10» альбом 1 часть 1 необходимо внести следующие изменения:

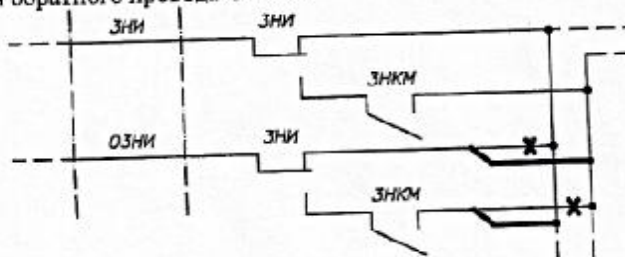
1. Чертеж 410807-ТМП1-20, лист 1

1.1. Так как в линейных цепях, питание которых организовано от одного источника (ЛП2, ЛМ2), включено как по два линейных реле с последовательно включенными обмотками (ЗНКМ, ЗНИ), так и одно линейное реле (НИ), то необходимо в линейную цепь с одним линейным реле включить дополнительный резистор. Сопротивление этого резистора определяется исходя из сопротивления обмотки реле. Так для линейных цепей с реле типа 1Н-1350 необходимо установить резистор номиналом 1,2 кОм, а для реле 2Н-2250 – 2,2 кОм. Тип дополнительного резистора С2-33Н, мощность 2 Вт.

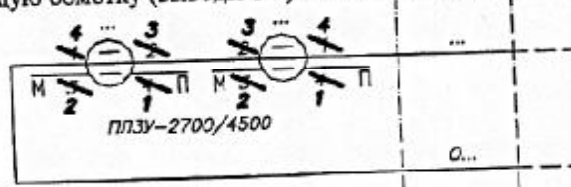
1.2. в схеме организации питания ЛП1, ЛМ1:



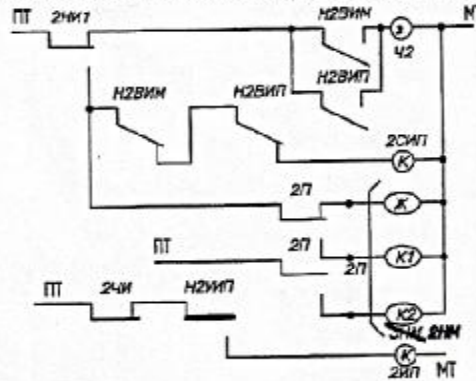
1.3. в схеме питания обратного провода ОЗНИ:



1.4. в схеме реле типа ПЛЗУ-2700/4500 рабочую обмотку (выводы 3-4) следует включить в линейную цепь, а поляризующую обмотку (выводы 1-2) на местное питание:

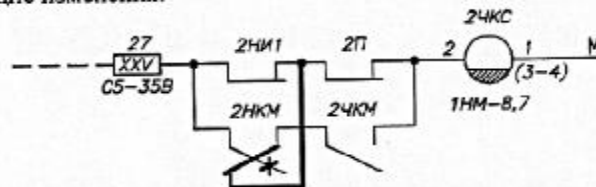


1.5. Исправить наименование ячейки индикации 2 пути с 3НМ на 2НМ:

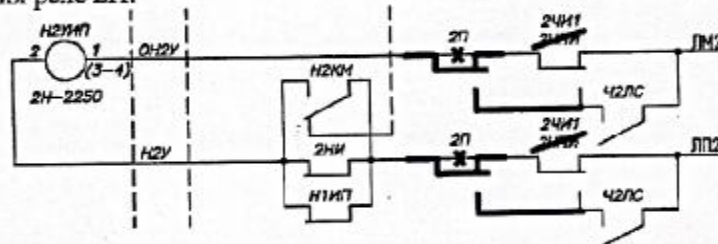


2. Чертеж 410807-ТМП1-20, лист 2

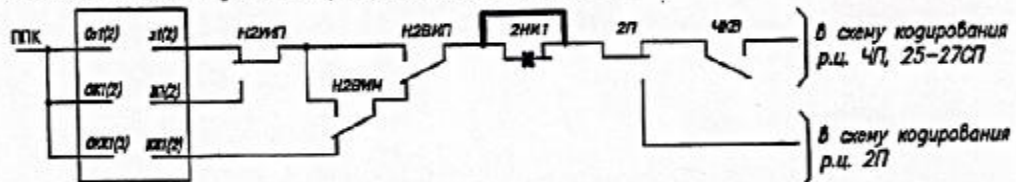
2.1. Для обеспечения возможности задания четного маневрового маршрута на занятый путь необходимо внести следующие изменения:



2.2. Для исключения изменения кода АЛС с «Ж» на «З» в заданном четном поездном маршруте приема на путь 2П после освобождения горловины станции (реле 2ЧИ1 включено, реле Ч2ЛС выключено, путь 2П занят) необходимо в линейную цепь реле Н2УИП включить проверку состояния реле 2П:



2.3 Для исключения срыва кодирования локомотиву, стоящему перед выходным светофором, при задании маневрового маршрута на этот путь в «хвост» необходимо удалить контакт выключающего реле НИ(ЧИ) из схемы кодирования:



3. На чертежах 410807-ТМП1-20 (лист 2) и 410807-ТМП1-21 (листы 2, 3, 8, 12) изменения согласно пунктам 1.1 и 1.4 данного указания выполнить аналогично.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом ОАО «РЖД» письмом №Иск-9133/ЦДИ от 14.03.2016г.

Главный инженер

П. С. Ракул

Т. Беседин А.В.
Т. Крупский А.З.
(812) 457-33-40

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»
Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»

Боровая ул., д. 49
Санкт-Петербург, 192007
тел.: (812) 457-34-44
факс: (812) 766-66-92, 457-34-40
e-mail: gtss@rzdpr.ru
www.rzdpr.ru

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО

18 января 2016 г. № 1247/368П

На № _____ от _____
Шифр АБ, ЭЦМ, ЭЦБ

Об утверждении 411511-ТР «Контроль
положения остряков (подвижных
сердечников крестовин) временно
уложенных стрелочных переводов на
станциях и перегонах».

Управлением автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры – филиалом ОАО «РЖД» письмом №ЦШТех-12/56 от 09.12.2015г. утверждены технические решения 411511-ТР «Контроль положения остряков (подвижных сердечников крестовин) временно уложенных стрелочных переводов на станциях и перегонах».

411511-ТР разработаны для обеспечения временного электрического контроля вновь уложенных стрелочных переводов на станциях и перегонах и включения их в централизацию при минимальных зависимостях.

В ТР приведены схемные решения для релейных систем до включения стрелки в зависимость по постоянной схеме, обеспечивающие минимальные зависимости (невозможность установки маршрута с открытием светофора, перекрытие светофоров по трассе прохождения маршрута с вновь уложенной стрелкой при отсутствии или потере ее контроля; обеспечение контроля положения стрелки на аппарате управления, включение звонка взреза).

По вопросу приобретения 411511-ТР, следует обращаться в адрес института «Гипротрансигналсвязь» - филиала ОАО «Росжелдорпроект» ул. Боровая, д.49, Санкт-Петербург, 192007.

Главный инженер



П. С. Ракул

Разработчик ТР:
Подготовил письмо:

Пахомова Л.Ю.
Калинина Д. В.

т. (812) 457-33-66, ж.д. (912-10) 33-366;
т. (812) 436-46-50, ж.д. (912-10) 34-650.