

АО «Росжелдорпроект»



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

УКАЗАНИЯ, ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПИСЬМА

ВЫПУСК 2

2016

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

Шифр	Наименование	Дата	Примечание
1	2	3	4
	<u>Указания</u> СЦБ (1247)		
ЭЦБ323 ЭЦМ293	Об изменениях в схемах обеспечения скоростного режима	<u>04.04.2016</u> 1882	
ЭЦБ324 ЭЦМ294 ДЦ31	Изменения к 411312-ТМП альбом 1 «Включение устройств контроля схода и волочения деталей подвижного состава (УКСПС)»	<u>27.04.2016</u> 1883	
СВМУ 41	О применении стрелочной гарнитуры для перекрестной стрелки Р65 М1/9 проект 17940-00-00	<u>10.05.2016</u> 1884	
ЭЦБ325 ЭЦМ295	Об исключении задания встречных поездных маршрутов при отсутствии возможности разъехаться	<u>17.05.2016</u> 1885	
ЭЦБ326 ЭЦМ296	Изменение альбома 1 часть1 УМРЦН-10 и МРЦ-15-78	<u>17.05.2016</u> 1886	
	<u>Информационные письма</u> СЦБ(1247)		
ЭЦБ ЭЦМ ОТД	Об утверждении Методических указаний И-325-15 «Проектирование таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях»	<u>05.04.2016</u> 369П	
ПР СРБ	Об установке диодов КД243Г вместо КД205А	<u>18.05.2016</u> 370П	
СМК	О разработке комплектов контрольных тяг с изолирующей вставкой	<u>18.05.2016</u> 371П	

ФИЛИАЛ АО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»

Институт по проектированию сигнализации,
централизации, связи и радио на железнодорожном
транспорте «ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ»**УКАЗАНИЕ**

04.04.2016 г. № 1247/1882

Шифр ЭЦБ 323, ЭЦМ 293

[Об изменениях в схемах обеспечения
скоростного режима]

1) Для обеспечения соответствия многозначного кодирования АЛС-ЕН установленным скоростям высокоскоростного поезда (ВСП) на участках, где скорость следования по станции меньше, чем скорость следования по перегону, необходимо обеспечить возможность подачи кодов увеличенной скорости движения после освобождения, размыкания последней стрелочной секции маршрута ВСП и выхода поезда на бесстрелочную секцию. С этой целью на последнюю стрелочную секцию маршрута ВСП (в рассматриваемом примере 4СП) строится реле ВСП (см. Приложение 1), которое встает под ток после освобождения хвостом поезда секции 4СП. Фронтонный контакт реле ВСП включается в схему выбора кодовой комбинации АЛС-ЕН маршрута отправления к общему контакту реле выбора скорости **большей**, чем скорость следования по станции, а тыловой контакт – к выводу блока ФС-ЕН, **соответствующего** скорости следования по станции.

Контакты реле контроля первого участка удаления ...ПП, включенные согласно 411001-ТР, после введения реле ВСП следует демонтировать (см. Приложение 3).

В случае путевого развития станции без бесстрелочного участка за входным светофором с целью исключить временную задержку подачи кодов увеличенной скорости движения после освобождения и размыкания последней стрелочной секции маршрута ВСП (8÷18 с замедления термоэлемента реле НМШТ-1440 на срабатывание) в схему увязки ЭЦ с перегонном необходимо внести изменения согласно схемам Приложения 2.

Схема выбора включения скоростного режима сигнализации на участке приближения к станции остается неизменной.

В инструкции по пользованию устройствами ЭЦ в режиме «Скоростной поезд» следует записать, что при следовании скоростных поездов в пакете, ДСП, для сохранения скоростной сигнализации на

участках приближения для следующего скоростного поезда, должен задавать маршрут приема на путь не дожидаясь освобождения горловины станции предыдущим скоростным поездом.

2) Для исключения обесточивания реле выбора скоростного режима ...СС при потере контроля положения стрелок, входящих в маршрут следования ВСП, после вступления поезда на этот маршрут необходимо включить тыловые контакты контрольно-секционных реле отправления ...ОКС и приема ...КС параллельно соответствующим контактам реле ...ГМ (см. Приложение 3).

В этом случае, для варианта путевого развития с возможностью отправления по выходному светофору с главного пути на ответвление (реле 1НОКС выключено), необходимо цепь включения реле НСС дополнить проверкой включенного состояния реле Н1зС (а при четырехзначной сигнализации и контактом реле Н1ЖзС).

Приложение: указанное – 4 листа.

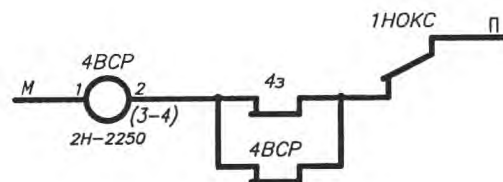
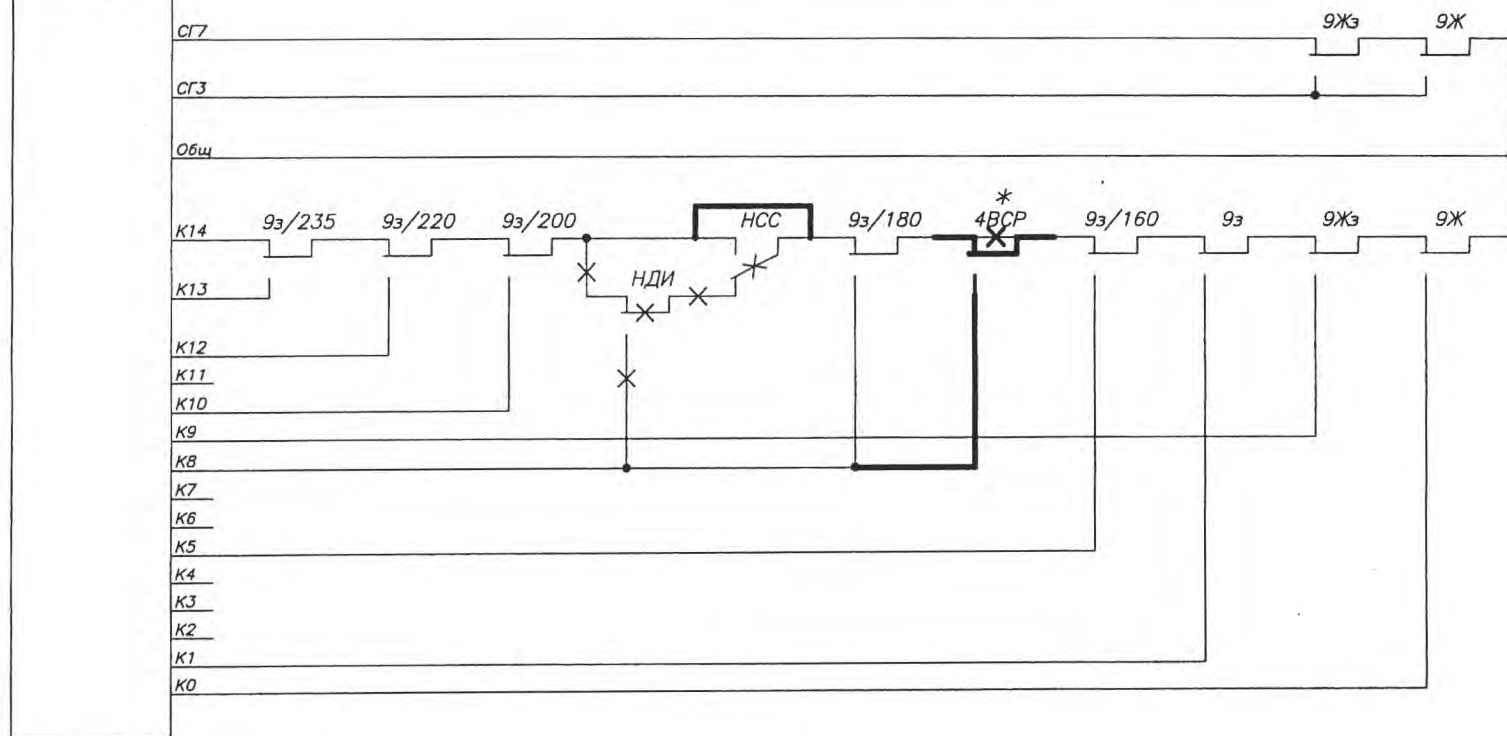
Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ филиала ОАО «РЖД» письмом №ЦШТех-12/4 от 30.03.2016г.

Главный инженер



П. С. Ракул

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



Включение контакта реле ВСП в схему выбора кодовой комбинации блока ФС—ЕН при установленном ограничении скорости следования по станции:

*- 160 км/ч
**- 140 км/ч

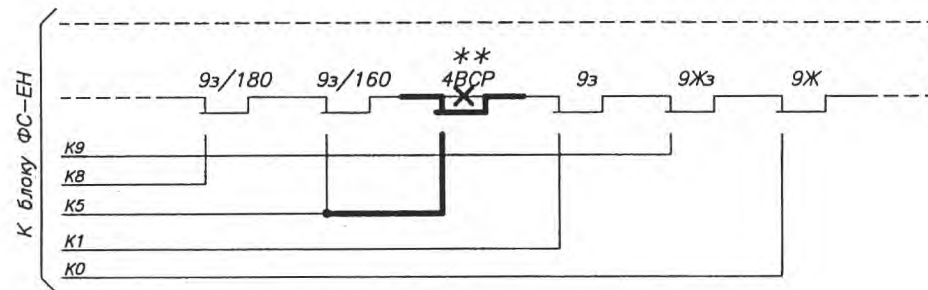


Схема включения реле скоростного режима после освобождения последней стрелки в маршруте
Вариант путевого развития с бесстрелочным участком за входным светофором

Изм.	Кол.уч	Лист	№ок	Подп.	Дата
------	--------	------	-----	-------	------

1247/1882

Лист

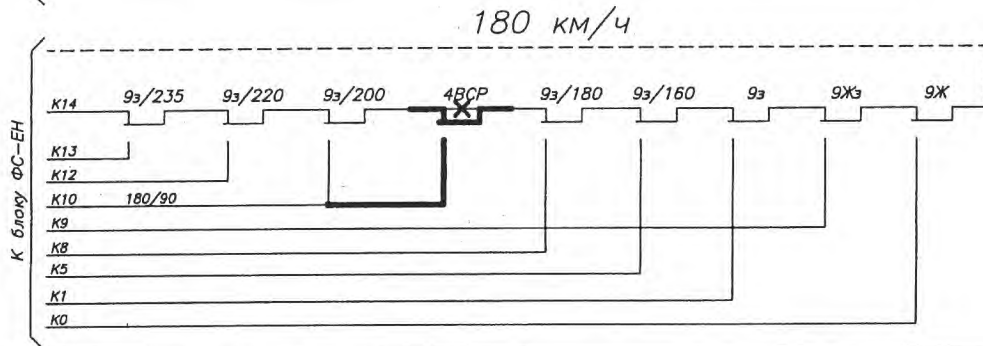
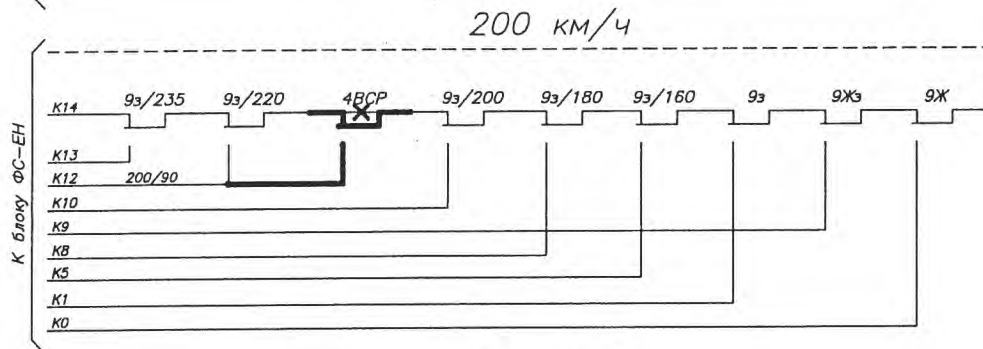
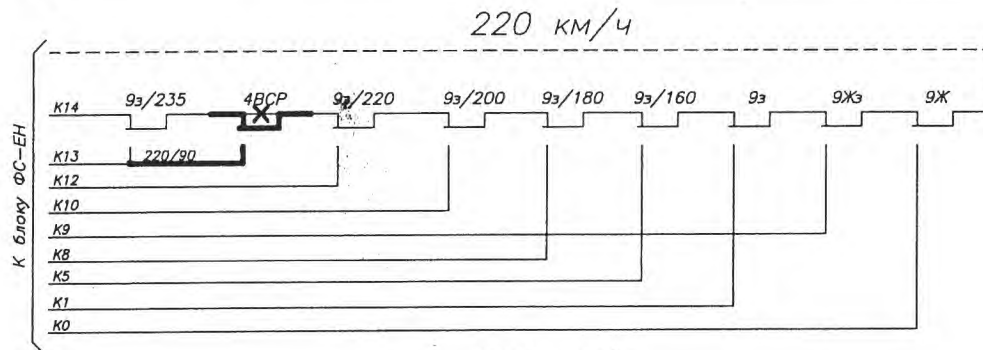
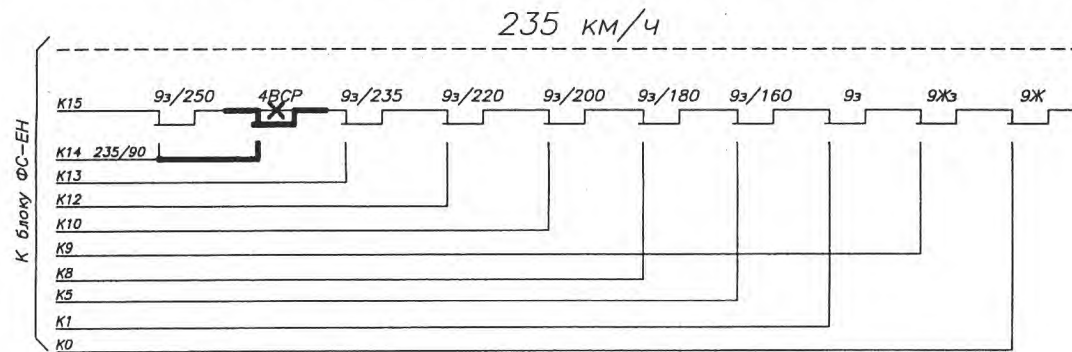


Схема включения реле скоростного режима после освобождения последней стрелки в маршруте
Вариант путевого развития с бесстрелочным участком за входным светофором

Изм.	Кол.уч	Лист	Нрок	Подп.	Дата	1247/1882	Лист
------	--------	------	------	-------	------	-----------	------

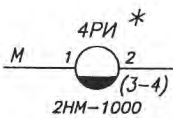
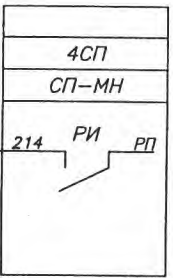
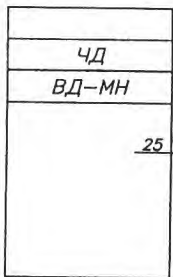
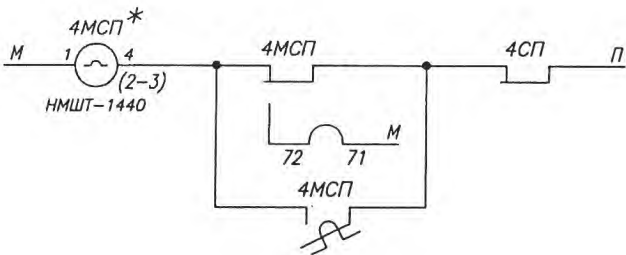
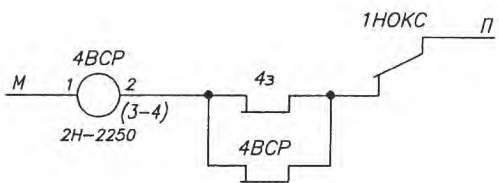
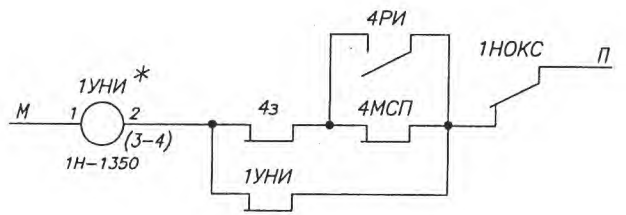
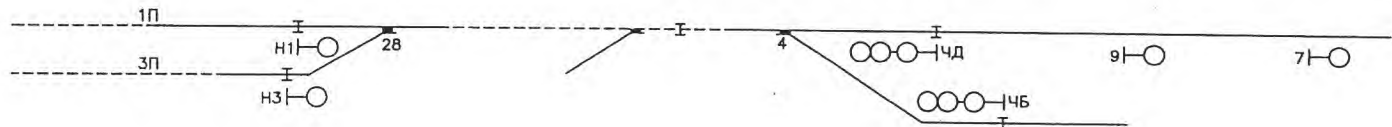
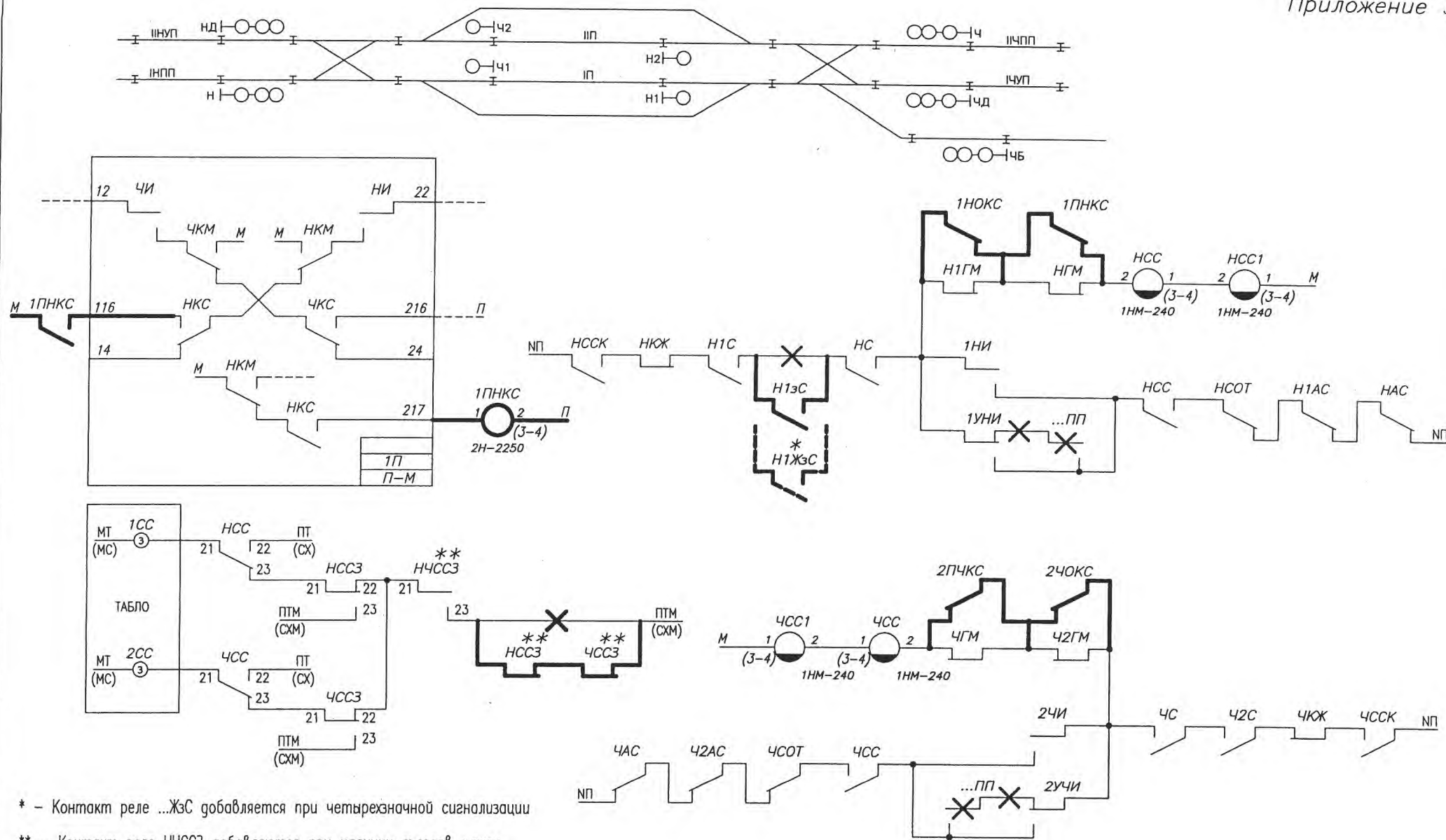


Схема включения реле скоростного режима после освобождения последней стрелки в маршруте
Вариант путевого развития без бесстрелочного участка за входным светофором

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ок	Попр.	Дата	1247/1882	Лист
------	---------	------	-----	-------	------	-----------	------

* - для системы БМРЦ(БМРЦ-БН) и других систем ЭЦ, построенных по географическому плану станции и без медленно-действующих на срабатывание путевых реле: ТР-43, ТР-60 и др.



- * - Контакт реле ...ЖэС добавляется при четырехзначной сигнализации
- ** - Контакт реле НЧССЗ добавляются при наличии съездов между главными путями для сокращения расхода контактов НССЗ и ЧССЗ

Контакты реле 1НОКС и 1ПНКС в схему включения реле НСС, НСС1, а так же контакты реле 2ЧОКС и 2ПЧКС в схему включения реле ЧСС, ЧСС1 введены для исключения контроля стрелок после выхода поезда на маршрут.

Изменения к альбому 411001-ТР

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ок	Подр.	Дата

1247/1882

Лист

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

УКАЗАНИЕ

27 апреля 2016 г. № 1247/1883

Шифр ЭЦБ 324, ЭЦМ 294, ДЦ 31

Изменения к 411312-ТМП альбом 1
«Включение устройств контроля схода и
волочения деталей подвижного состава
(УКСПС)»

1. В соответствии с пп. 5.6, 5.7 «Инструкции по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава» №ЦВ-ЦШ-929 после срабатывания датчика УКСПС с перекрытием входного светофора прием первого поезда до устранения неисправности должен осуществляться под закрытый сигнал. Однако, имеют место случаи самопроизвольного восстановления датчика УКСПС (например при потере контакта в соединении датчика с кабелем и др.) и появляется возможность снова открыть входной сигнал без выполнения ответственных действий, исключающих перекрытие входного светофора перед поездом при повторном обесточивании контрольного реле датчика.

Для исключения такого явления в данном указании предусматривается обесточивание реле ОТКС при неисправности датчика УКСПС и возможность восстановления его только после устранения неисправности.

Прием последующих поездов до восстановления датчика УКСПС после установки маршрута и замыкания стрелок осуществляется с нажатием кнопки ВКС. После восстановления нормального действия УКСПС механик кратковременной установкой дужки в гнездо «НОТКС» вызывает срабатывание реле НВОТКС и восстанавливает цепь НОТКС; после этого вынимает дужку, обесточивая реле НВОТКС, и восстанавливает цепь нормального срабатывания сигнального реле (Приложение 1).

Индикация выключения датчиков УКСПС дополняется индикацией обесточенного состояния реле НОТКС отдельной лампочкой (светодиодом).

2. При установке УКСПС на участках со скоростным движением имеет место ситуация, когда после прохода скоростного поезда, срабатывании датчика УКСПС, передаче речевого сообщения по каналу РИ-1М (клеммы ХР1-4, ХР1-5, ХР1-6) и автоматическом снятии

скоростного режима происходит ПОВТОРНАЯ передача речевого сообщения, так как выключившееся реле скоростного движения своим фронтным контактом снимает шунт с канала передачи речевого сообщения (клеммы ХР1-1, ХР1-2, ХР1-3).

То же самое (повторная передача) происходит и при приеме скоростного поезда после проследования обычного состава, сбившего датчик УКСПС, так как при задании скоростного режима тыловым контактом реле ..СС снимается шунт с клемм ХР1-4, ХР1-5, ХР1-6 речевого информатора.

Для исключения этого явления устанавливается реле ...КСИ, которое включается с выдержкой времени 30 с (время, достаточное для передачи основного и дублирующего речевого сообщения) после срабатывания одного из датчиков УКСПС (см. Приложение 2) и своими фронтными контактами шунтирует каналы выбора речевого сообщения РИ-1М.

После восстановления работоспособности датчика УКСПС реле КСИ выключается.

3. В примерах рекомендованных распоряжением ОАО РЖД от 31.03.2010 №673р текстов речевых сообщений для передачи речевым информатором РИ-1М на странице 16 ТМП следует исправить «Входной сигнал Н закрыт» и «Входной сигнал Ч закрыт» на «Входной светофор Н закрыт» и «Входной светофор Ч закрыт»

Приложение: указанное – 2 листа.

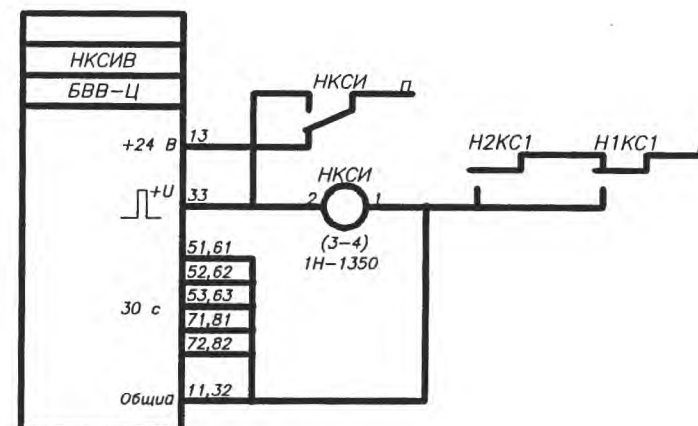
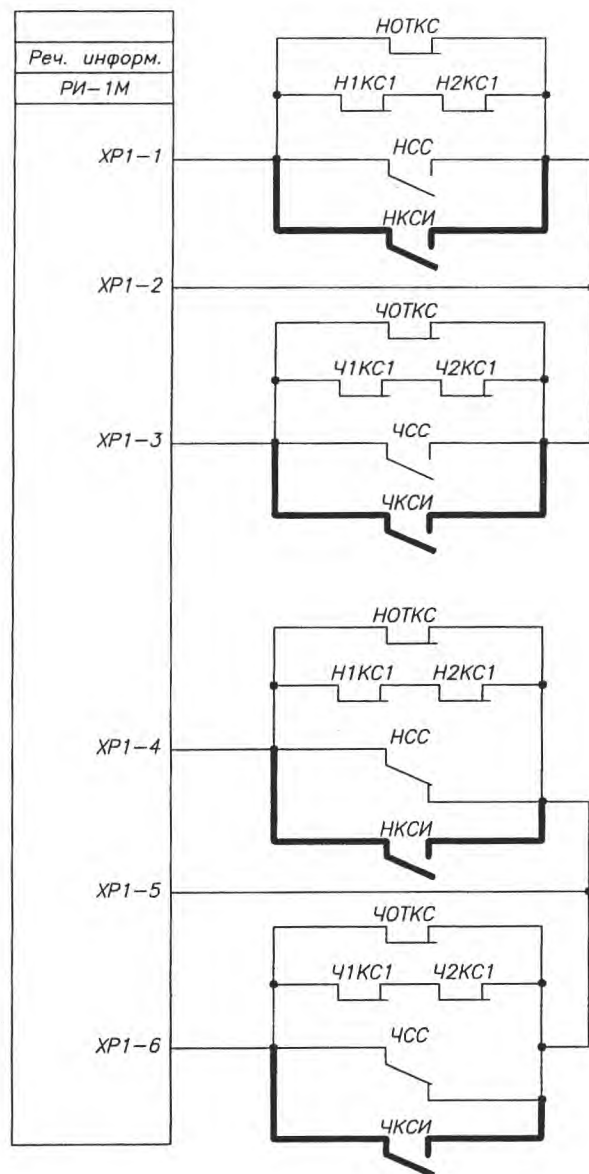
Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ филиалом ОАО «РЖД» письмом №ИСХ-15450/ЦДИ от 22.04.2016г.

 Главный инженер



П. С. Ракул

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



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

УКАЗАНИЕ

10 мая 2016 г. № 1247/1884

Шифр СВМУ 41

[О применении стрелочной гарнитуры]
для перекрестной стрелки Р65 М1/9
проект 17940-00-00

Институтом «Гипротранссигнальсвязь» - филиал АО «Росжелдорпроект» разработана стрелочная гарнитура для перекрестной стрелки Р65 М1/9 на железобетонных брусках проект 17940-00-00 взамен стрелочной гарнитуры для перекрестной стрелки Р65 М1/9 на железобетонных брусках проект 17532-00-00.

Гарнитура принята в постоянную эксплуатацию актом приемочных испытаний от 04.12.2014г., утвержденным Главным инженером Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Аношкиным В.В. и поставлена на производство на Петуховском литейно-механическом заводе.

Гарнитура 17940-00-00 имеет ряд преимуществ по сравнению с гарнитурой 17532-00-00:

- укороченные фундаментные угольники, которые крепятся к наружному и внутреннему рамным рельсам;
- не требует сверления в фундаментных угольниках при монтаже. Отверстия сверлятся на заводе-изготовителе;
- соединительная тяга соединяющая межостряжковые тяги и рабочая тяга к электроприводу имеют регулировку длины;
- применены специальные стопорные гайки фирмы Flaig + Hommel.

Пример записи изделия при заказе:

- *Гарнитура стрелочная для перекрестной стрелки Р65 М1/9, 17940-00-00, ТУ 32 ЦШ 2003-89.*

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом
ОАО «РЖД» письмом № исх-17181/ЦДИ от 06.05.2016 г.

г.и. Главный инженер института



П. С. Ракул

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

УКАЗАНИЕ

17 мая 2016г. № 1247/1885

Шифр ЭЦМ 295, ЭЦБ 325

Об исключении задания встречных поездных
маршрутов при отсутствии возможности
разъехаться.

В данном указании рассматриваются четыре случая необходимости исключения установки на станции встречных поездных маршрутов при отсутствии возможности разъехаться: два случая для блочной системы ЭЦ и два случая для релейной системы ЭЦ по альбомам ЭЦ-12-03 и ЭЦ-12-13. При этом не исключаются между собой встречные маневровые маршруты и встречные поездной и маневровые маршруты.

1. Блочная система ЭЦ

1.1 1случай. Между поездными сигналами имеется бесстрелочный участок. (рисунки 1,2 приложения)

Для установки поездных и маневровых маршрутов применяются типовые блоки наборной и исполнительной групп. На каждый путь устанавливается блок пути П-М (П-62), устанавливаются сигнальные исполнительные и наборные блоки на каждый светофор и устанавливается блок маршрутной секции на бесстрелочный участок. В этом случае, кроме основных выключающих реле в блоке П-М (П-62), которые после приема поезда на путь снимает исключение для задания в «хвост» принятому поезвному маршруту маневрового маршрута, строятся еще дополнительные контрольно-секционные реле (5АЧКС и 5БНКС), выключающие реле (5АЧИД и 5БНИД), которые после приема поезда на путь остаются без тока до освобождения пути и сохраняют исключение приема встречного поезда на путь до маршрутного светофора. Дополнительное контрольно-секционное реле, например, в четном поездном маршруте 5АЧКС на путь 5АП, обесточивает выключающее реле 5АЧИД, фронтной контакт которого вводится в цепь контрольно-секционного реле 5БНКС нечетного поездного маршрута на путь 5БП, исключая возможность задания нечетного поездного маршрута на 5БП. Обесточивание выключающего реле 5АЧИД проверяется в

цепи открытия четного поездного светофора на путь 5АП. Для исключения возможности снятия лобового исключения после прибытия поезда на 5АП и кратковременной потери шунта используется фронтный контакт повторителя основного путевого реле типа НМШТ-1440 с задержкой на срабатывание 8-18 с в цепи срабатывания дополнительного выключающего реле. Задание поездных и маневровых маршрутов по светофорам Ч5А и Ч5Б осуществляется по типовым схемам наборной и исполнительных групп.

1.2 2 случай. Поездные светофоры находятся в створе. (рисунки 3,4 приложения).

В этом случае для разделки поездного маршрута после приема поезда на путь, например 3АП и дальнейшем проследовании за маршрутный светофор НМ3А, между схемными узлами светофоров НМ3А и ЧМ3Б строится схемный узел фиктивной маршрутной секции. Точно так же, как и при наличии реальной бесстрелочной секции между поездными светофорами, исключаются встречные поездные маршруты до светофоров НМ3А и ЧМ3Б и не исключаются встречные маневровые или встречный поездной и маневровый маршруты до этих маршрутных светофоров. Точно так же как и для первого случая строятся дополнительные контрольно-секционные реле и дополнительные выключающие реле поездных маршрутов на пути для обеспечения исключения встречных поездных маршрутов и медленно-действующие на срабатывание типа НМШТ-1440 повторители путевых реле.

Фиктивная секция введена для возможности установки маршрутов по светофорам НМ3А и ЧМ3Б. Установка этих маршрутов осуществляется нажатием одной начальной маневровой или поездной кнопки светофора и срабатыванием наборного блока НПМ-69 светофора, после срабатывания начальных реле ОН, Н или НМ, контрольно-секционных реле исполнительного блока ВД-МН (ВД-62), реле КС блока фиктивной секции ФСП, реле КС и выключающих реле блока П-МН(П-62).

При вступлении поезда или маневрового состава на следующий путь (занимаются рельсовые цепи 3АП и 3БП) обесточивается путевое реле фиктивной секции и срабатывает первое маршрутное реле, а после перехода поезда или маневрового состава полностью на следующий путь, срабатывает путевое реле в фиктивной секции, срабатывает второе по ходу поезда маршрутное реле и происходит размыкание фиктивной маршрутной секции.

Для исключения неразмыкания фиктивной секции при проследовании короткой подвижной единицы в результате срабатывания путевого реле первого пути до обесточивания путевого реле пути, на который переходит подвижная единица, введены медленнодействующие обратные повторители путевых реле ОЗАПМ и ОЗБПМ.

2. Релейные системы ЭЦ по альбомам ЭЦ-12-03 и ЭЦ-12-13.

2.1 1случай. Между поездными сигналами имеется бесстрелочный участок. (рисунки 5,6 приложения).

Логика исключения встречных поездных маршрутов при наличии между сигналами бесстрелочного участка для альбомов ЭЦ-12-03, ЭЦ-12-13 повторяет логику исключения для блочных систем ЭЦ: необходимые зависимости выполняются и проверяются в схемах контрольно-секционных реле и схемах сигнальных реле. Остальные схемные решения для обоих путей и светофоров повторяют типовые решения, приведенные в ЭЦ-12-03, ЭЦ-12-13 и чтобы не загружать чертежи опущены.

2.2 2 случай. Поездные светофоры находятся в створе. (рисунки 7,8 приложения).

Логика исключения встречных поездных маршрутов при расположении поездных светофоров в створе для альбомов ЭЦ-12-03, ЭЦ-12-13 повторяет логику исключения для блочных систем ЭЦ. Отличие состоит в том, что так как между схемными узлами светофоров в створе размещается схемный узел фиктивной секции и не требуется замыкать отсутствующие стрелки, не требуется усиление замыкания, не монтируется ряд реле: СПК, ВСП, МСП, СП2, 31, необходимые в противном случае.

3. В данном указании не предусматривается возможность выполнения угловых заездов по светофорам с путей, так как такие светофоры устанавливаются, как правило, на соединительных путях и маневры с заездом и выездом в противоположную сторону на них не производятся.

При необходимости таких маневров после их выполнения должна выполняться или искусственная разделка неразомкнувшихся секций или повторное задание и последующая отмена полностью неиспользованного маршрута.

4. Техническое решение «Маршрутные светофоры на соединительных путях» из ТМП410807-ТМП «Альбом 1 часть1 Увязка с различными устройствами» может применяться в тех случаях, когда на

соединительных путях отсутствует необходимость задания маневровых маршрутов на путь, с оставленными там вагонами, и отсутствует вариант расположения между маршрутными светофорами бесстрелочного участка

Приложение: рис. 1- 9 - 9 листов.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом ОАО «РЖД» с учетом его ограниченного применения только для проектирования новых и модернизируемых объектов СЦБ письмом №ЦШТех-12/5 от 12.05.2016г.

Главный инженер



П. С. Ракул

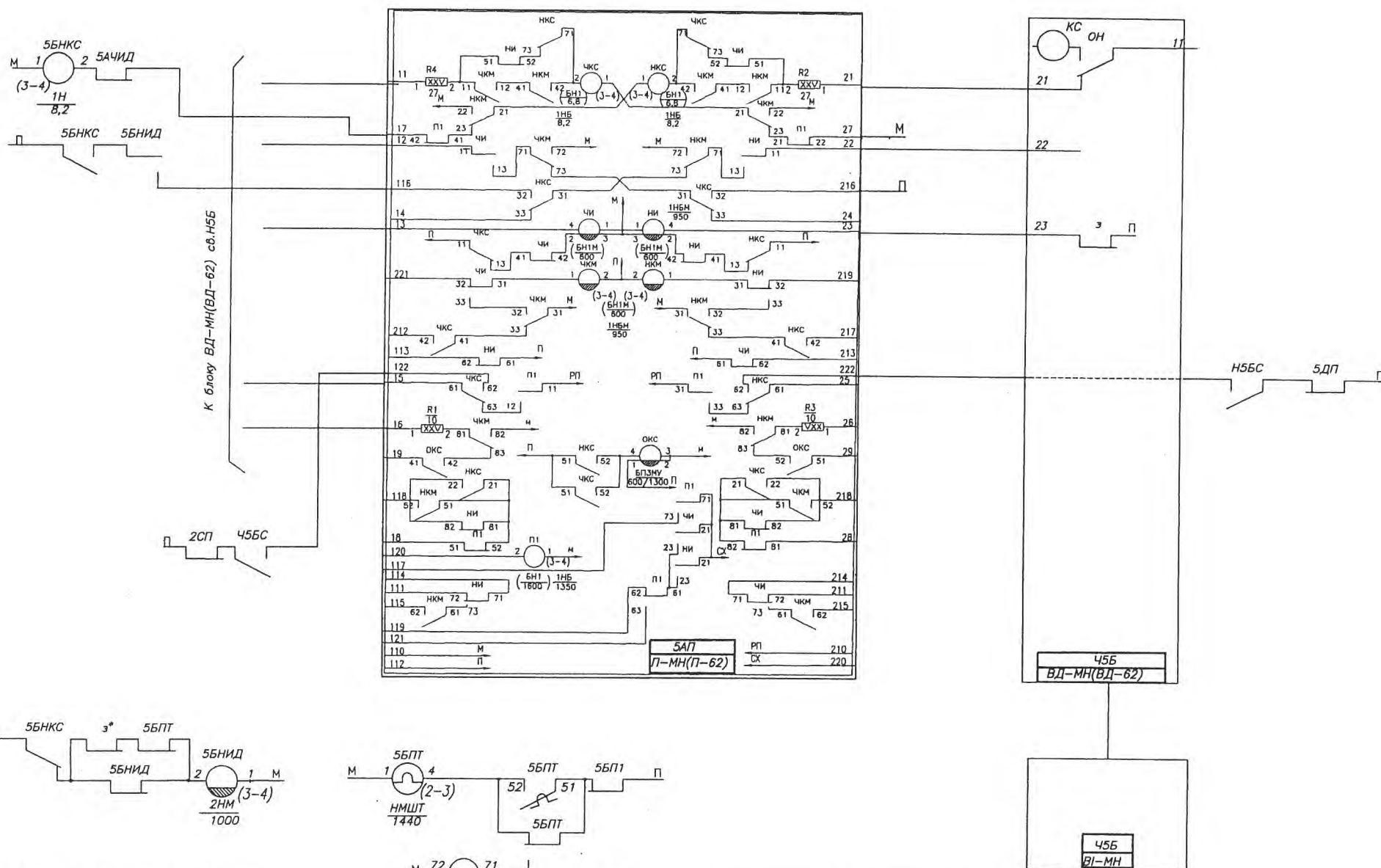


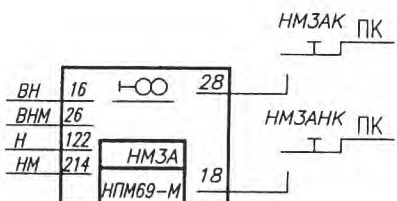
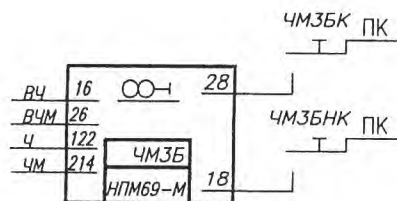
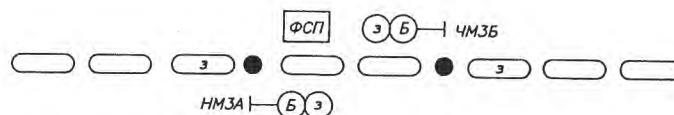
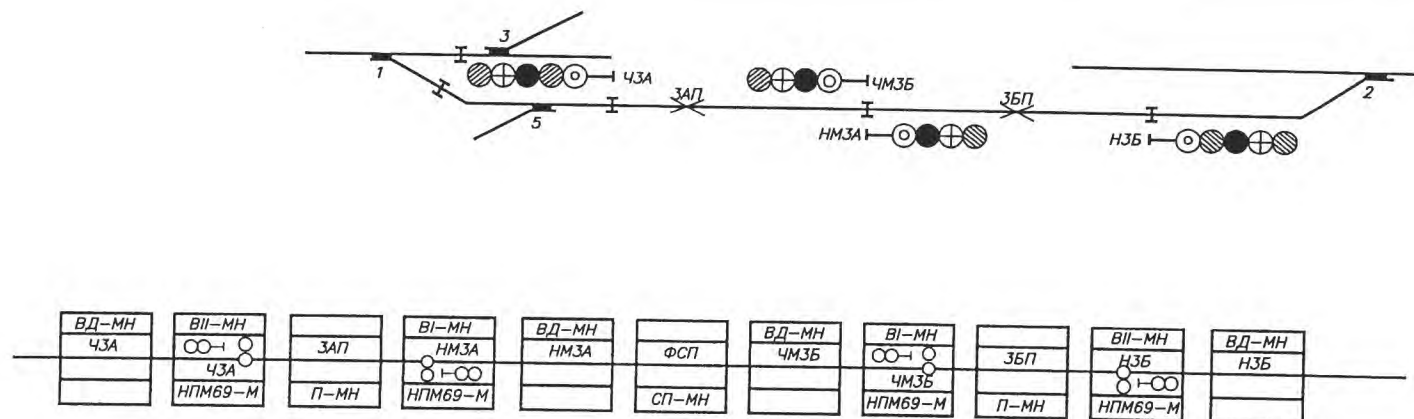
Рис.2

Изм.	Кол.уч	Лист	№ок.	Подп.	Дата
------	--------	------	------	-------	------

1247/1885

Лист

7



1. Открытие светофоров НМЗА и ЧМЗБ на маневровое или поездовое показание осуществляется нажатием одной кнопки К или НК.
2. Увязка между наборными и исполнительными блоками — типовая со всеми питаниями для наборных и исполнительных блоков.
3. При оставлении вагонов на ЗАП и проследовании по светофорам НМЗА и НЗБ с освобождением ЗБП (аналогично и в противоположном направлении) необходимо применить искусственную разделку ФСП.

Рис.3

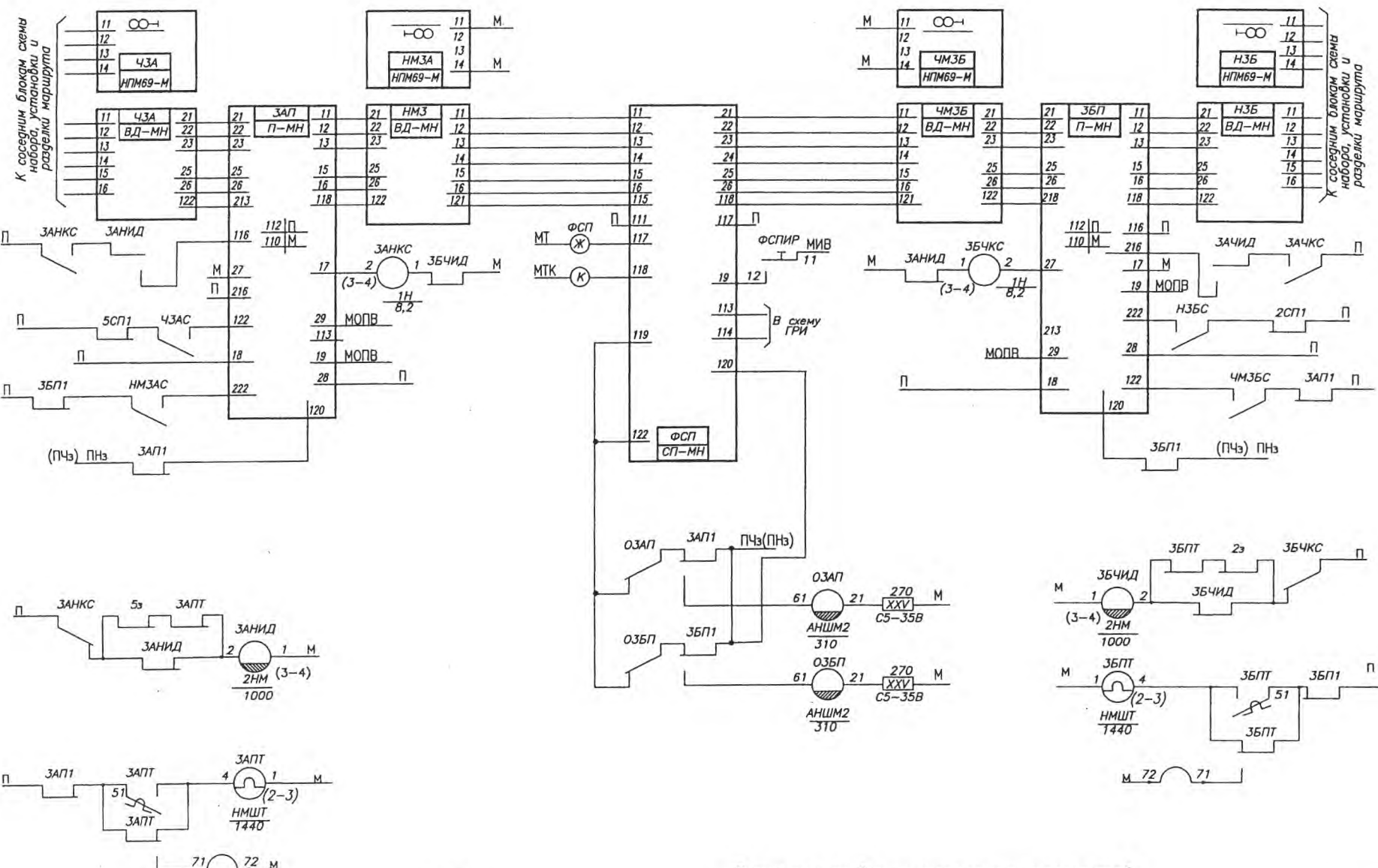
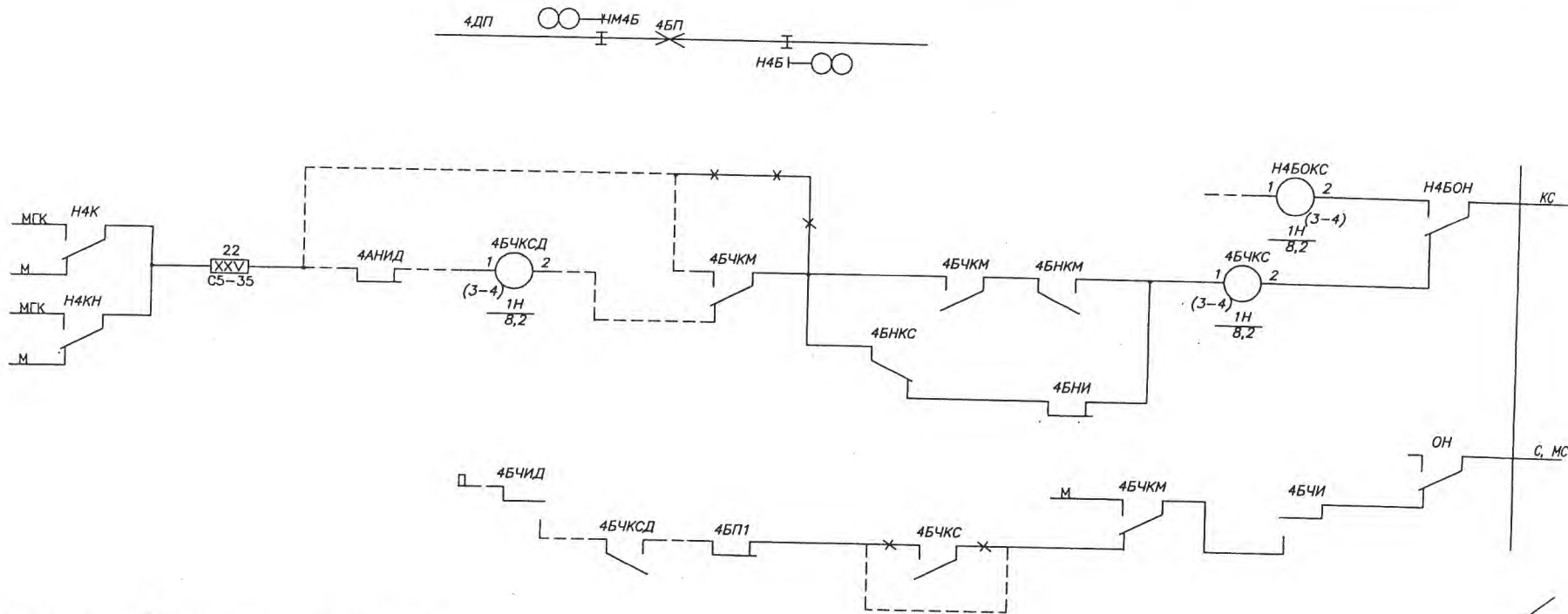


Рис. 4

Схемы установки и размыкания маршрутов

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	1247/1885	Лист
							4

Инв.№ подл. Подп. и дата Взам.инв.№



Включение схемных узлов четной стороны пути 4Б,
схемных узлов св.4Б, 4М4Б бесстрелочного участка 4ДП
выполнять в соответствии с альбомом ЭЦ-12-13 (ЭЦ-12-03)

Включение остальных цепей
остается неизменным

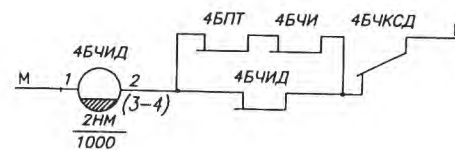
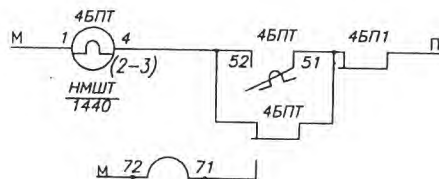


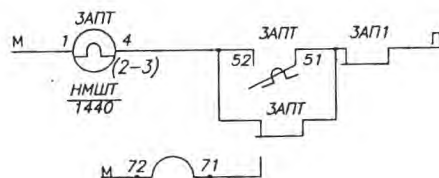
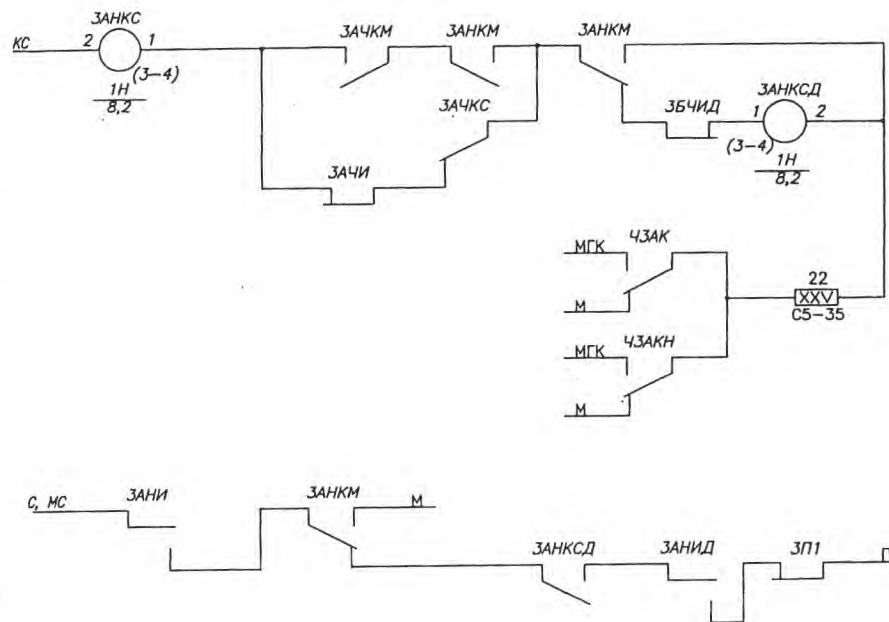
Рис.6

Инв. N подл.	Пор. и дата	Взам. инв. N

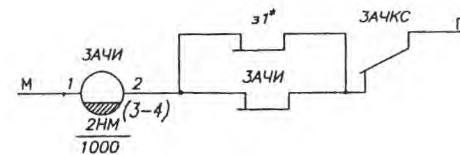
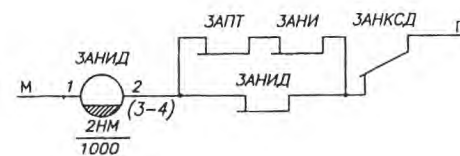
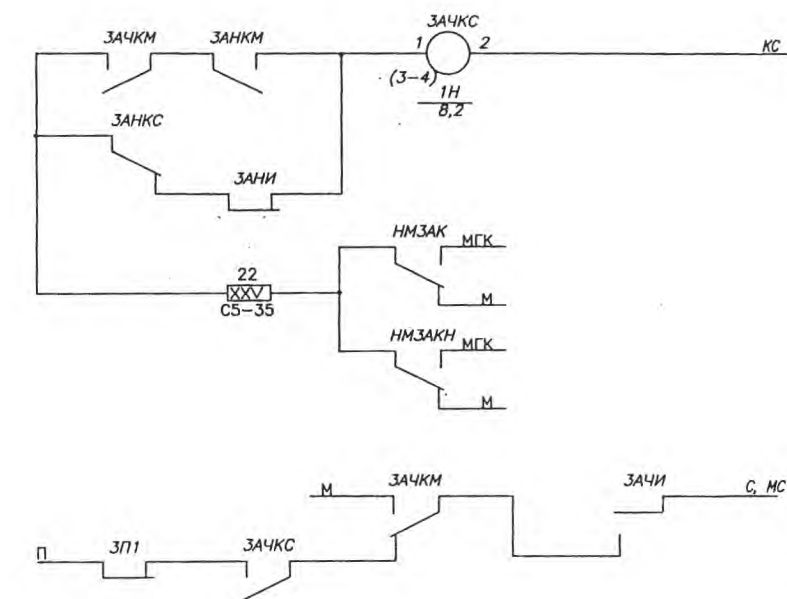
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ок.	Подп.	Дата

1247/1885

К схемному узлу сб. ЧЗА (типовое)

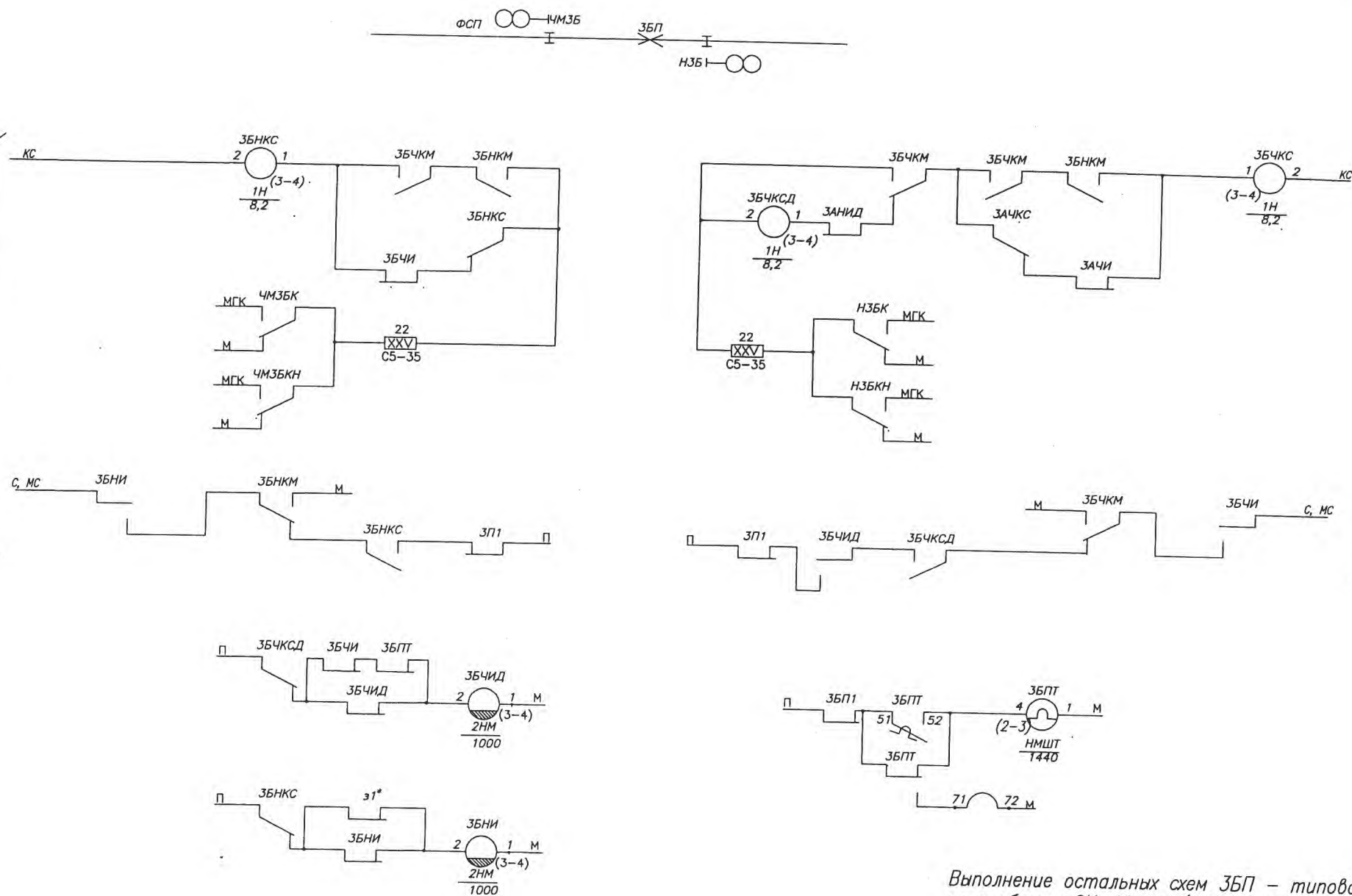


Выполнение остальных схем ЗАП - типовое по альбомам ЭЦ-12-13 (ЭЦ-12-03)



* Контакт 31 из схемного узла ФСП

Рис.7



Выполнение остальных схем ЗБП – типовое по альбомам ЭЦ-12-13 (ЭЦ-12-03)

Рис.8

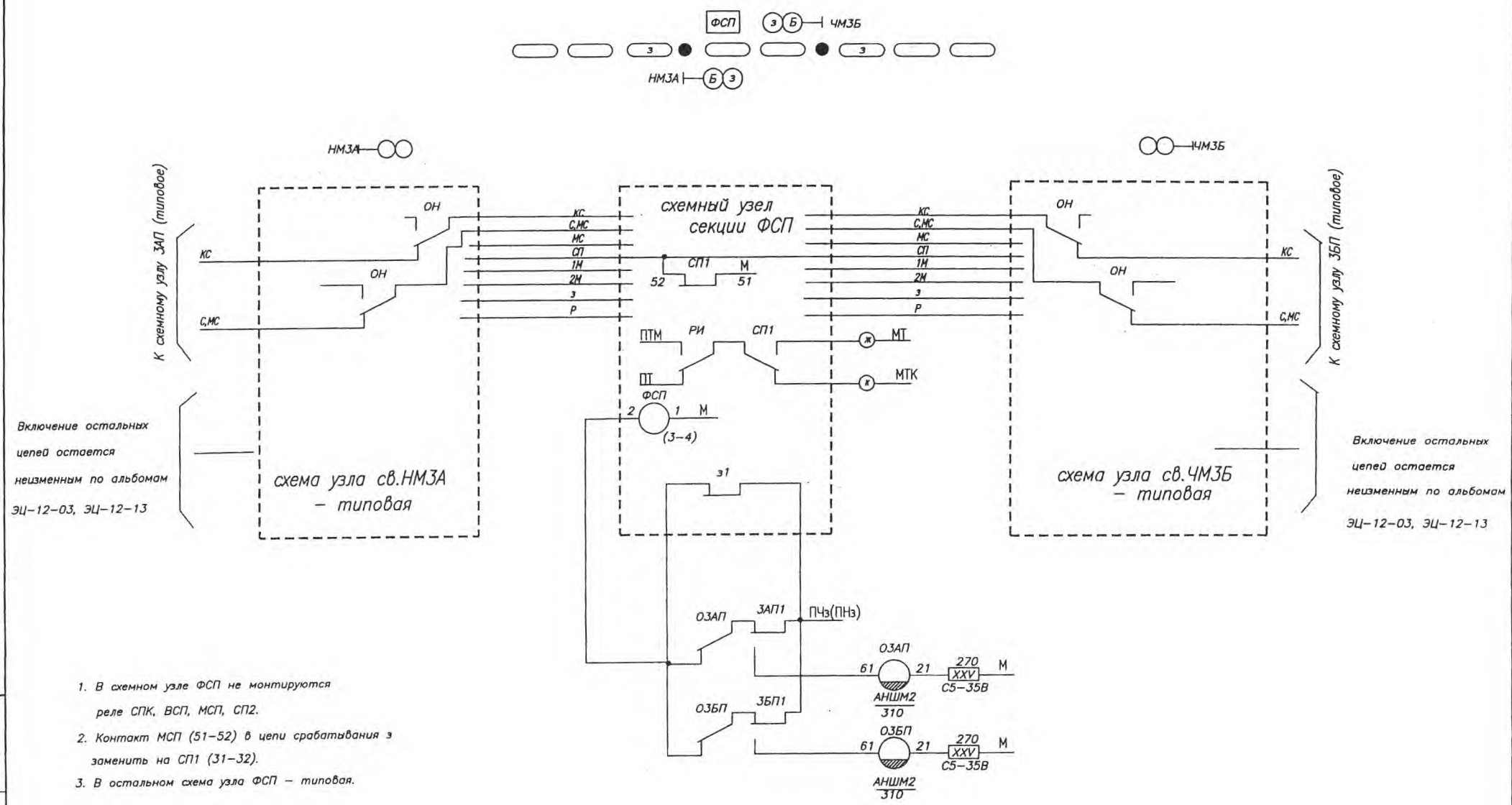


Рис.9

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

УКАЗАНИЕ

17 мая 2016г. № 1247/1886

Шифр ЭЦМ 296, ЭЦБ 326

Изменение альбома 1 часть 1
УМРЦН-10 и МРЦ-15-78

В процессе эксплуатации систем ЭЦ, выполненных по техническим решениям МРЦ-15-78 и альбома 1 часть 1 УМРЦН-10 раздела «Установка поездных маршрутов по минусовому положению стрелки, примыкающей к приемо-отправочному пути» выявлена возможность перекрытия выходного светофора при кратковременной потере контроля стрелки в пути, находящейся в минусовом положении (переключение фидеров). Факт перекрытия возможен при поездной ситуации, когда подвижная единица находится перед выходным светофором и примыкающая к пути стрелочная секция разомкнута, при этом происходит выключение красного огня на маневровом светофоре с последующим перекрытием выходного светофора. Повторного включения красного огня на маневровом светофоре при восстановлении контроля положения стрелки не происходит.

Для исключения этого недостатка необходимо внести изменения в технические решения альбома 1 часть 1 УМРЦН-10 стр. 49-55 и МРЦ-15-78 стр.35-41 в части включения красного огня на маневровом светофоре М9 по рисунку 1.

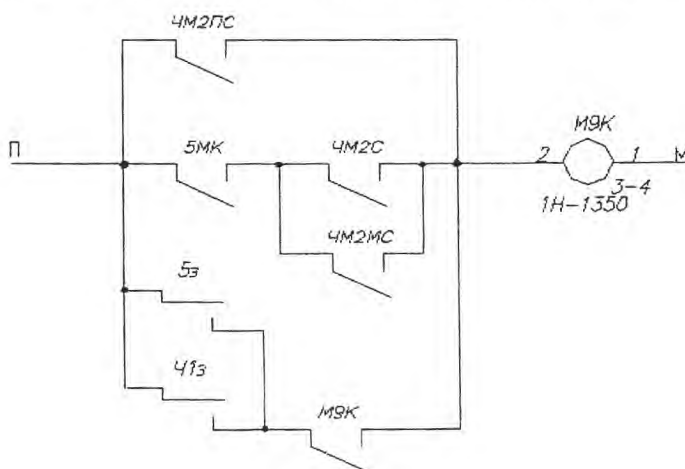


Рисунок 1

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ - филиала
ОАО «РЖД» письмом №ЦШТех-12/6 от 12 мая 2016г.

Главный инженер

Т. А.З.Крупницкий
33-340

П. С. Ракул

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

05 апреля 2016г. № 1247/369П

На № _____ от _____
Шифр ЭЦБ, ЭЦМ, ОТД

Об утверждении Методических указаний И-325-15 «Проектирование таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях»

АО «Росжелдорпроект» приказом от 01.04.2016 №23пр-056 утверждены и введены в действие с 14.04.2016 Методические указания И-325-15 «Проектирование таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях».

МУ разработаны взамен инструктивных материалов по проектированию И-33-69 «Таблицы взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов» и дополнений к ним.

Цель разработки - корректировка инструктивных материалов по проектированию таблиц взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов в соответствии с ПТЭ, утвержденными Приказом Минтранса России от 21.12.2010 г. №286, с изменениями, утвержденными Приказом Минтранса России от 04.06.2012 г. №162, а так же с учетом ГОСТ Р 54897-2012 "Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля" и вышедших за прошедшее время указаний ГТСС и других нормативных документов.

Таблица зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах предназначается для станций, оборудуемых электрической централизацией с секционированием поездных и маневровых маршрутов и является одним из основных документов проекта электрической централизации. Таблица содержит всю информацию о включенных в централизацию поездных и маневровых маршрутов, негабаритных участках, вариантах управления стрелками, показаниях светофоров в маршрутах, параметрах работы

переездной, оповестительной сигнализации и другие сведения, характеризующие принятые в системе электрической централизации зависимости ее основных элементов. Все схемные и программные решения, реализуемые системой ЭЦ, должны полностью соответствовать информации, содержащейся в таблице зависимости.

Филиалам АО «Росжелдорпроект» для получения И-325-15, необходимо направлять заявку на обеспечение в адрес Дирекции по техническому и технологическому развитию ул. Щепкина, д. 42, стр. 2А, Москва, 129110, контактное лицо Маршакова Анастасия Александровна тел. (495) 663-00-60, доб. 6-11-89.

Филиалам и подразделениям ОАО «РЖД», а также другим организациям причастным к проектированию и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта письмо-заявку на приобретение И-325-15 следует направлять в адрес института «Гипротрансигналсвязь» - филиала АО «Росжелдорпроект» ул. Боровая, д.49, Санкт-Петербург, 192007, тел./факс (812) 457-34-94.

Главный инженер



П. С. Ракул

Разработчик МУ:
Подготовил письмо:

Гордон М. А. т. (812) 457-33-00, ж.д. (912-10) 33-300, IP 62118;
Калинина Д. В. т. (812) 436-46-50, ж.д. (912-10) 34-650, IP 62753.



**РОСЖЕЛДОР
ПРОЕКТ**

ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ

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 мая 2016г.

№ 4247/370П

На № _____

от _____

Шифр ПР, СРБ

[Об установке диодов КД243Г вместо КД205А]

В панелях с контролем перегорания предохранителей следует устанавливать диоды КД243Г вместо снятых с производства КД205А.

Главный инженер

П.С. Ракул

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 мая 2016г. № 1247/371П

На № _____ от _____

Шифр СМК

[О разработке комплектов контрольных
тяг с изолирующей вставкой]

Институтом «Гипротранссигналсвязь» - филиалом АО «Росжелдорпроект» в рамках плана НТР ОАО «РЖД» 2013-2014 гг. разработаны следующие изделия:

- комплекты контрольных тяг с изолирующей вставкой для стрелочного перевода проекта 2750.00.000 черт. 18034-00-00;
- комплекты контрольных тяг с изолирующей вставкой для гарнитуры стрелки стрелочного перевода проекта 2870.00.000 черт. 18035-00-00;
- комплекты контрольных тяг с изолирующей вставкой для гарнитуры крестовины стрелочного перевода проекта 2870.00.000 черт. 18036-00-00.

Комплекты контрольных тяг с изолирующей вставкой предназначены для установки на указанных стрелочных переводах взамен существующих контрольных тяг.

Комплекты контрольных тяг с изолирующей вставкой приняты в постоянную эксплуатацию актом приемочных испытаний от 28.10.2014г., утвержденным Главным инженером Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Аношкиным В.В.

Комплекты контрольных тяг с изолирующей вставкой имеют ряд преимуществ по сравнению с существующими типовыми контрольными тягами:

- отсутствие наборной изоляции (изоляционные прокладки, втулки, шайбы), требующей периодической замены в результате износа;
- необслуживаемость;
- исключение экономических потерь, связанных с отказами, вызванными нарушениями целостности наборной изоляции;
- повышенная надежность рельсовых цепей.

Главный инженер



П.С. Ракул