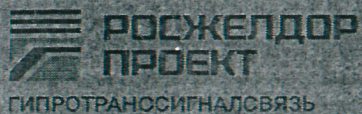


АО «Росжелдорпроект»



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

УКАЗАНИЯ, ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПИСЬМА

ВЫПУСК 1

2017

Перечень
информационных материалов
(справочно-информационное обслуживание)
2017 г.

Шифр	Наименование	Дата	Примечание
1	2	3	4
	<u>Указания</u> СЦБ (1247)		
ЭЦБ330 ЭЦМ300	Дополнение 1 к указанию 1247/1882 «Об изменениях в схемах обеспечения скоростного режима». Замена листа 2 приложения 1	<u>11.01.2017</u> 1894	
ПР197 РЦ111	О приостановке с 01.01.2017 г. применения втулочных дроссельных перемычек, втулочных электротяговых соединителей и держателей перемычек подрельсовых	<u>17.01.2017</u> 1895	
АБ205 ЭЦБ331 ЭЦМ301 ТДМ	Замена трансформаторов Noratel RDS12-2024-M2P и СТ-5 в цепях контроля системой ТДМ АПК-ДК полюсов питания частотой 25Гц	<u>17.01.2017</u> 1896	
СМК63	Об отмене п.3 указания 1247/1865 об обогреве электронного блока электродвигателя ЭМСУ-СП	<u>30.01.2017</u> 1897	
ЭЦБ332 ЭЦМ302	Включение блока БВВ-Ц в схеме смены направления	<u>16.02.2017</u> 1898	
РЦ112 ЭЦБ333 ЭЦМ303 АБ206	О применении резистора РП-2,2-200 в ТРЦ при электротяге переменного тока	<u>27.03.2017</u> 1899	
ЭЦБ334 ЭЦМ304 РЦ113	Об организации питания ПЛ(ММ) для релейных систем ЭЦ с тональными рельсовыми цепями	<u>27.03.2017</u> 1900	
ЭЦБ335 ЭЦМ305 АБ207	Проектирование устройств модернизированной системы автоматического управления торможением поездов с централизованным размещением аппаратуры САУТ-ЦМ Дополнение №2 к И-261-99	<u>30.03.2017</u> 1901	
	<u>Информационные письма</u> СЦБ(1247)		
ПР	О применении при проектировании устройств контроля схода подвижного состава УКСПС-ПМ исполнения 02, 03 производства ООО "НТЦ ₁ Информационные технологии"	<u>16.03.2017</u> 378П	
ПР	О разрешении применения блока БПШ-Р и БПШ	<u>22.03.2017</u> 379П	
ЭЦБ ЭЦМ	Об утверждении И-326-16 «Упоры тормозные для закрепления состава».	<u>30.03.2017</u> 380П	

Шифр	Наименование	Дата	Примечание
1	2	3	4
ОТУ	Об утверждении 231232-ТР «Система предотвращения выхода животных на железнодорожные пути UOZ-1»	<u>30.03.2017</u> 381П	

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

УКАЗАНИЕ

11 января 2017 г. № 1247/1894

Шифр ЭЦБ 330, ЭЦМ 300

Дополнение 1 к указанию 1247/1882 «Об
изменениях в схемах обеспечения
скоростного режима». Замена листа 2
приложения 1.

1. При движении по станции со скоростью 160 км/ч и менее как в скоростном режиме, так и при его отсутствии, до выхода на бесстрелочный участок у входного светофора выбор кодовой комбинации на ФС-ЕН выполняется по указанию 1247/1882 Приложение 1 лист 1.

После освобождения последней стрелочной секции в маршруте скорость движения по бесстрелочному участку одинакова со скоростью движения по перегону и выбирается фронтовым контактом реле 4ВСП.

2. В отсутствии скоростного режима движения по станции для ограничения скорости не более 160 км/ч от выходного светофора до выхода на бесстрелочный участок у входного светофора в данном указании вводятся дополнительные контакты:

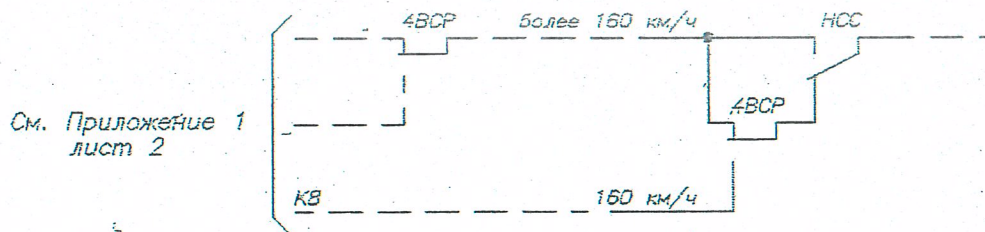


Рисунок 1

При этом в режиме скоростного движения по станции со скоростью более 160 км/ч выбор кодов ФС-ЕН осуществляется через фронтовой контакт реле НСС и тыловой контакт 4ВСП. После освобождения последней стрелочной секции и выходе на бесстрелочный участок в маршруте по станции выбор кодов ФС-ЕН осуществляется через фронтовой контакт НСС и фронтовой контакт 4ВСП, а после выхода на перегон через тыловой контакт НСС и фронтовой контакт 4ВСП.

В связи с этим необходимо в указании ГТСС №1247/1882 заменить лист 2 Приложения 1.

Кроме того, необходимо в Приложении 3 к указанию №1247/1882 на общем выводе фронтового контакта 1ПНКС (подключенного к выводу 116 блока П-М) заменить полюс питания М на П.

Приложение к указанию — 1 лист.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ филиала ОАО «РЖД» письмом №Исх-51802/ЦДИ от 30.12.2016г.

Главный инженер

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

Самый

П. С. Ракул

(изменения внесены в соответствии с указением 1247/1894)

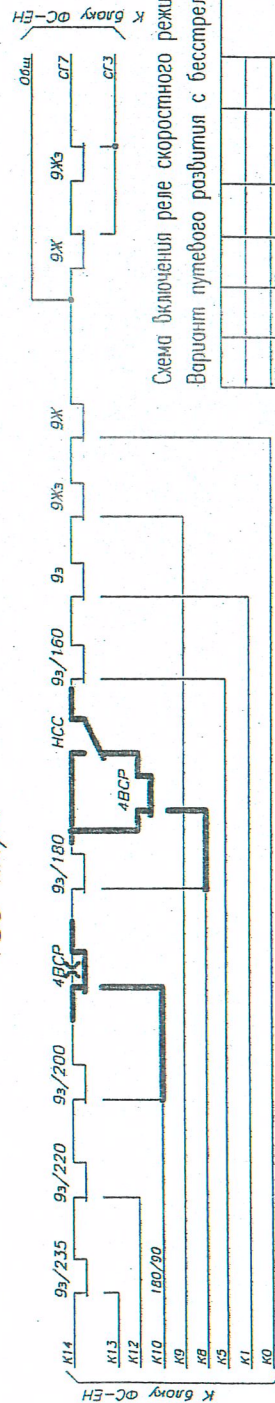
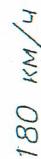
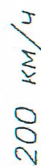
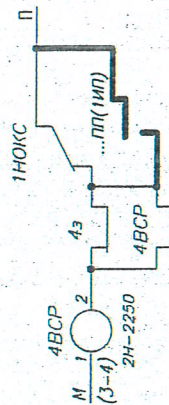


Схема включения реле скоростного режима после освобождения последней стрелки в маршруте. Вариант путевого развития с бесстрелочным участком за входным светофором

1247/1882

[illegible]

Основное указание 1247/1882



Для систем ЭЦ, в которых свобода участия удаления в цепи контрольно-секционных реле по опраблению (...ОКС) не проверяется (все системы ЭЦ кроме МРЦН-10), необходимо в схеме включения реле ...ВСР ввести дополнителъный контакт первого участка удаления ...ПП (ИП).



**РОСЖЕЛДОР
ПРОЕКТ**

ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ

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

УКАЗАНИЕ

17 января 2017 г. № 1247/1895

Шифр ПР 197, РЦ 111

О приостановке с 01.01.2017 г.
применения втулочных дроссельных
перемычек, втулочных электротяговых
соединителей и держателей перемычек
подрельсовых

На основании Протокола совещания у Начальника Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры В.В. Аношкина № ЦДИ-2027/пр от 21.10.2016 г. «О повышении эксплуатационной надежности дроссельных перемычек и электротяговых соединителей» **приостановить с 01.01.2017 г. применение при проектировании и поставку на объекты ЖАТ следующие изделия:**

1. Перемычки дроссельные и соединители электротяговые втулочные, выпускаемые по техническим условиям ТУ ДАЯС.1.30.003-2006 и ТУ НФТХ.30.004-2010.
2. Держатели перемычек подрельсовые (чертеж 17572-00-00-01 исполнение 1 и 2), выпускаемые Северо-Западным производственным комплексом (Гатчинский ЭТЗ) – филиалом ОАО «ЭЛТЕЗА».

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом ОАО «РЖД» письмом №Исх-51508/ЦДИ от 29.12.2016г.

Главный инженер

П. С. Ракул

Исп.: Хорев А.М. т.: 33-345

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

УКАЗАНИЕ

17 января 2017 г. № 1247/1896

Шифр АБ 205, ЭЦБ 331, ЭЦМ 301, ТДМ

Замена трансформаторов
Noratel RDS12-2024-M2P и СТ-5 в
цепях контроля системой ТДМ АПК-
ДК полюсов питания частотой 25 Гц.

Применяемые в измерительных каналах АПК-ДК (СТДМ) трансформаторы Noratel RDS12-2024-M2P или СТ-5 рассчитаны на работу с переменным напряжением частотой 50 Гц; их использование в измерительных каналах, контролирующих полюса питания с частотой 25 Гц, недопустимо.

В связи с этим:

При напряжении свыше 50 В частотой 25 Гц, вместо трансформаторов устанавливается делитель напряжения, выполненный на плате защитных резисторов ПЗР-4.

Делитель выполнен на четырёх последовательно соединённых резисторах: R1...R3 - C2-29B-2,0- 51,1кОм $\pm 1\%$, R4 - C2-29B-2,0- 150кОм $\pm 1\%$.

В цепи первичной обмотки трансформаторов Noratel RDS12-2024-M2P, во всех случаях применения, а также при установке ПЗР-4, необходимо использовать предохранитель номиналом 0,5 А.

Пример подключения представлен на рисунке 1.

Для установки ПЗР-4 следует:

1. Изъять предохранитель из цепи первичной обмотки отключаемого трансформатора;
2. Демонтировать трансформатор;
3. Установить на DIN-рейку плату ПЗР-4 и подключить её в соответствии со схемой, представленной на рисунке 1;
4. Установить предохранитель;
5. В соответствующий конфигурационный файл внести новый коэффициент пересчета по напряжению. Для контроллеров АКНСИ-8, ИНС-10.1 $k = 6,1$, для ПИК-10 $k = 7,1$.

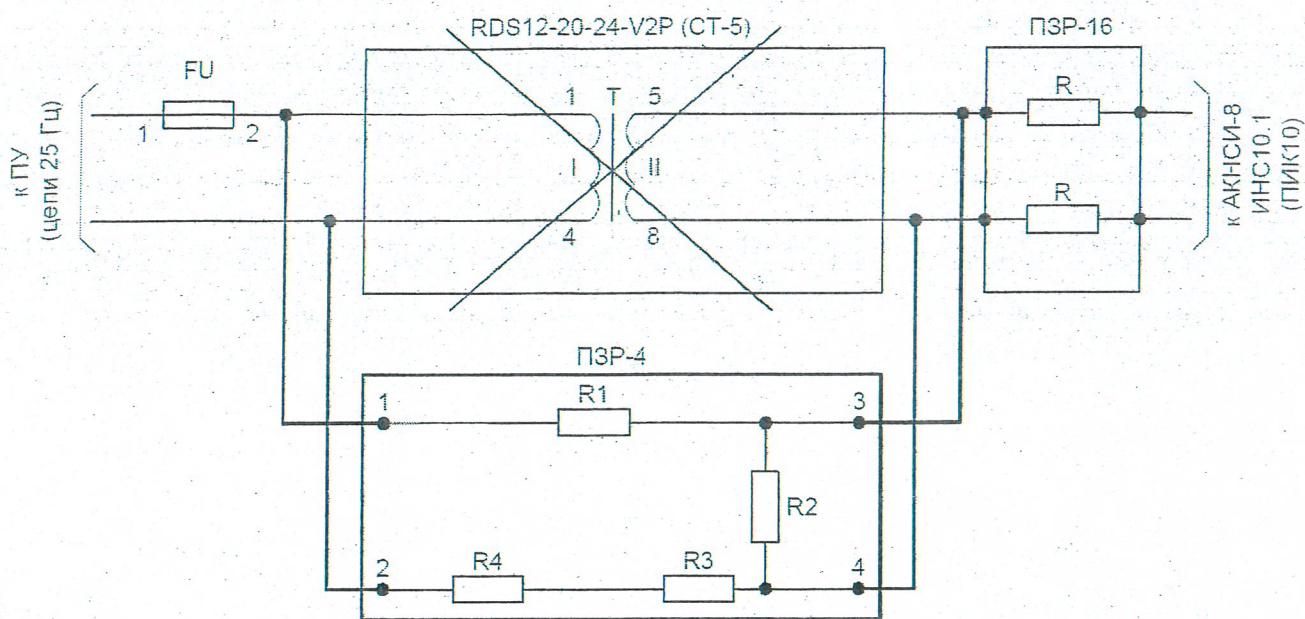


Рис.1

Данное указание служит дополнением к альбому 1 ТМП 410726 «Система диспетчерского контроля и диагностики устройств железнодорожной автоматики и телемеханики АПК-ДК».

При проектировании контроля цепей питания частотой 25 Гц контроллерами АКНСИ-8 по техническим решениям 39499777-10-ТР-04 или контроллерами ИНС-10.1 по техническим решениям 39499777-12-ТР-03 следует использовать данное указание.

Настоящее решение утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом ОАО «РЖД» письмом №ЦШТех-17/8 от 30.12.2016 г.

Приложение: письмо №ЦШТех-17/8 от 30.12.2016 г.

Главный инженер

П. С. Ракул



ГИПРОТРАНССИГНАЛСВЯЗЬ

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

УКАЗАНИЕ

30 января 2017г. № 1247/1897

Шифр СМК 63

Об отмене п.3 указания 1247/1865 об обогреве
электронного блока электродвигателя ЭМСУ-
СП

На основании климатических испытаний в камере тепла и холода электродвигателя ЭМСУ-СП подтверждена его работоспособность при низких температурах (-60°C) без обогрева электронного блока. Исходя из этого, Управление автоматики и телемеханики предписывает не предусматривать сеть обогрева электронных блоков ЭМСУ-СП по п.3 указания 1247/1865.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ - филиалом ОАО «РЖД» письмом № Исх-2779/ЦДИ от 27.01.2017 г.

Главный инженер

П.С. Ракул

Т.Крупицкий А.З.
33-340

УКАЗАНИЕ

16 февраля 2017 г. № 1247/1898

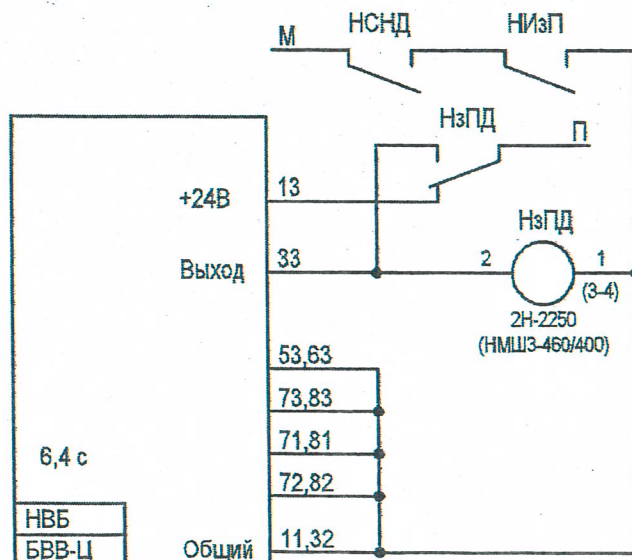
Шифр ЭЦБ 332, ЭЦМ 302

Включение блока БВВ-Ц в схеме
смены направления

В четырехпроводной схеме смены направления с защитой от подпитки проводов контроля свободности перегона от постороннего источника по методическим указаниям И-319-08, 410414-ТМП, ТР 419412, МУ И-228-94 обнаружен недостаток, заключающийся в том, что при установке блока выдержки времени БВВ-Ц вместо БВМШ при смене направления на станции, устанавливающейся на отправление, не происходит срабатывания реле НзПД(ЧзПД) контроля свободности перегона.

Не срабатывание реле НзПД(ЧзПД) происходит из-за того, что реле НИзП(ЧИзП) срабатывает в начале смены направления после срабатывания реле НВ(ЧВ) и запускает блок НБВ(ЧБВ) типа БВВ-Ц (срабатывания БВВ-Ц не требуется так рано), а затем выключается после обесточивания реле НПКП(ЧПКП). Снова реле НИзП(ЧИзП) встает под ток после проверки свободности перегона в результате срабатывания реле Н1зП(Ч1зП) и снова подает питание на блок БВВ-Ц во второй раз. Повторная подача питания на блок БВВ-Ц с промежутком времени менее 0,5 с приводит к его несрабатыванию и к прерыванию работы схемы смены направления.

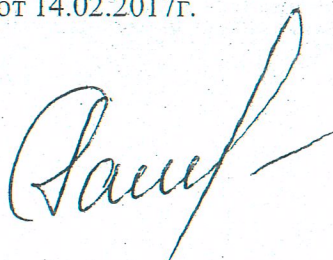
Для исключения этого недостатка предлагается подавать питание М на блок НБВ(ЧБВ) типа БВВ-Ц через последовательно включенные фронтовые контакты НИзП и НСНД (ЧИзП, ЧСНД), т.е. блок БВВ-Ц будет включаться один раз после настройки проводов К,ОК на отправление и срабатывание реле Н1зП(Ч1зП) контроля свободности перегона.



2. Для увеличения времени нахождения под током реле НКПП (ЧКИП) во время смены направления, реле НКПП(ЧКИП) предлагается устанавливать типа НМПШ2-4000.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ филиалом ОАО «РЖД» письмом №Исх-4985/ЦДИ от 14.02.2017г.

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

27 марта 2017г. № 1247/1899

Шифр РЦ 112, ЭЦБ 333, ЭЦМ 303, АБ 206

О применении резистора РП-2,2-200 в
ТРЦ при электротяге переменного тока

При проектировании рельсовых цепей тональной частоты (ТРЦ) на участках с электротягой переменного тока в путевых ящиках дроссельных питающих (приемных) концов рекомендуется устанавливать один резистор типа **РП-2,2-200** (ТУ 32 ЦШ 2059-97) вместо двух резисторов РП-1,1-200, соединенных последовательно (рис. 1).

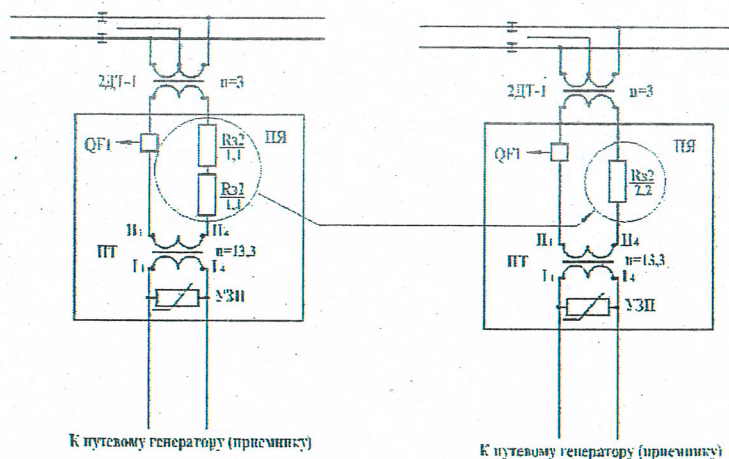


Рисунок 1

В действующих рельсовых цепях допускается сохранение установленных резисторов РП-1,1-200. В случае замены двух резисторов РП-1,1-200 на один РП-2,2-200 в схемах действующих устройств перерасчет существующих регулировочных таблиц ТРЦ не требуется.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ филиалом ОАО «РЖД» письмом №исх-9916/ЦДИ от 23.03.2017г.

Главный инженер

П. С. Ракул

Исп.:
ОИ, Красногоров К.А. 33-386
Т, Беседин А.В., 33-340

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

УКАЗАНИЕ

27 марта 2017 г. № 1247/1900
Шифр ЭЦБ 334, ЭЦМ 304, РЦ 113

Об организации питания ПЛ(ММ) для
релейных систем ЭЦ с тональными рельсовыми
цепями

Данное указание разработано для тональных рельсовых цепей взамен указаний 1247/1683, 1717, 1738, 1754 и взамен листа 55 альбома 2 МРЦН-10.

1. Изменения выполнены в связи с тем, что в тональных рельсовых цепях при возникновении короткого замыкания в кабеле от генератора к рельсовой цепи или в кабеле от рельсовой цепи к приемнику предохранители в лучах питания генераторов и в лучах питания приемников за счет перестройки генераторов и приемников не перегорают и лучевые реле ГА и ПА не обесточиваются, а обесточиваются только путевые реле. Таким образом, питание ПЛ(ММ) для маршрутных реле (ПЛ – для ТМП ЭЦ-12-03, ЭЦ-12-13; ММ – для БМРЦ) должно выключаться и включаться снова только при переключении фидеров питания или только при установке предохранителя (после случайного его перегорания или изъятия) в цепи первичной или вторичной обмотки трансформаторов питания лучей генераторов, приемников рельсовых цепей. В этом случае восстановление питания ПЛ(ММ) должно выполняться автоматически без применения кнопки ВРЦ. Эффект от применения новой схемы организации питания ПЛ(ММ) по сравнению с применяющейся состоит в том, что при выходе из строя луча питания генераторов или приемников исключается разделка маршрутов не всей станции, а только секций с выключенным питанием р.ц.

Схема работает следующим образом:

При перегорании (или случайном изъятии) предохранителя в первичной обмотке питающего трансформатора тональных рельсовых цепей происходит выключение реле ГА, ГЛА и выключение питания рельсовых

цепей данного луча. Однако питание ПЛ(ММ) для маршрутных реле контроля проследования поезда не снимается; разделки секций маршрутов, в которых произошло обесточивание путевых реле рельсовых цепей, не происходит. Реле КРЦ не обесточивается.

После замены предохранителя срабатывает реле ГА и обрывает цепь реле КРЦ. Последнее выключает питание ПЛ(ММ), исключая срабатывание маршрутных реле секций маршрутов всей станции до срабатывания комплекта выдержки времени и восстановления питания ПЛ(ММ). После срабатывания реле АВП, ГЛА включится блок выдержки времени на 5-6 с, сработает реле ВКРЦ и КРЦ, которое восстановит питание ПЛ(ММ), (путевые реле к этому времени займут положение в зависимости от свободности или занятости). Разделка секций будет возможна.

При переключении фидеров питания обесточиваются и снова срабатывают все реле ГА и все происходит точно так же как и при перегорании предохранителя в первичной обмотке луча питания и его замене.

Контакт реле КФРЦ контроля питания рельсовых цепей ПХРЦ, ОХРЦ вставлен в цепь реле КРЦ для исключения разделки первой секции в маршруте при возникновении неисправности второй рельсовой цепи в маршруте и выключении питания рельсовых цепей при переключении фидеров питания. (Без контакта реле КФРЦ в цепи КРЦ последнее не обесточивается и не выключает питание ПЛ(ММ)); в результате, в первой секции срабатывает первое маршрутное реле, а после восстановления питания РЦ срабатывает путевое реле секции и за время до обрыва тылового контакта реле ГА в цепи КРЦ и при наличии собственного замедления на отпадание реле КРЦ (особенно при наличии короткозамкнутых витков в обмотке реле КРЦ, может сработать второе маршрутное реле и разомкнуться первая секция). Контакт реле КФРЦ выключение КРЦ и питания ПЛ(ММ) происходит в самом начале переключения фидеров питания. Не происходит срабатывания первого маршрутного реле.

Введение тылового контакта АВПМ в цепи КРЦ при применении блока выдержки времени БВВ-Ц объясняется особенностями работы этого блока. Блок БВВ-Ц при перерыве питания на время менее 0,2 с продолжит работу, а при перерыве питания на время более 0,2 с, но менее 0,5 с не включится. Поэтому выключение блока БВВ-Ц осуществляется тыловым контактом реле ЛА, а включение после замыкания тылового контакта реле АВПМ типа АНМШ-310,

обеспечивающего промежуток времени на повторное включение блока БВВ-Ц ~0,8 с.

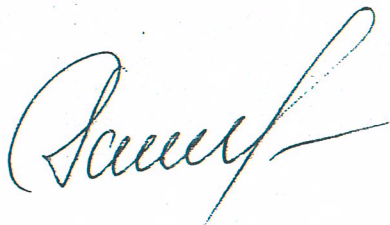
При применении блока БВМШ для его включения требуется два контакта реле, поэтому необходимо промежуточное реле КРЦД, но не требуется тыловой контакт АВПМ в его включении.

2. Применение данной схемы организации питания ПЛ(ММ) для рельсовых цепей 25 ГЦ с реле ДСШ возможно, но требует изменение электрической схемы панелей питания с выводом тыловых контактов лучевых реле в панелях питания ПП25.1-ЭЦК и ПР2-ЭЦ, ПР2М-ЭЦ. До накопления опыта с тональными рельсовыми цепями применение данной схемы не предполагается.
3. Для рельсовых цепей 50 ГЦ с реле ДСШ без использования кнопки ВРЦ применение данной схемы невозможно ввиду возникновения импульсной работы реле ГА, ГЛА, АВП.
4. Для микропроцессорных систем ЭЦ соответствующее методическое указание будет разработано после адаптации предложенной схемы организации питания ПЛ(ММ) к системам МЦ.

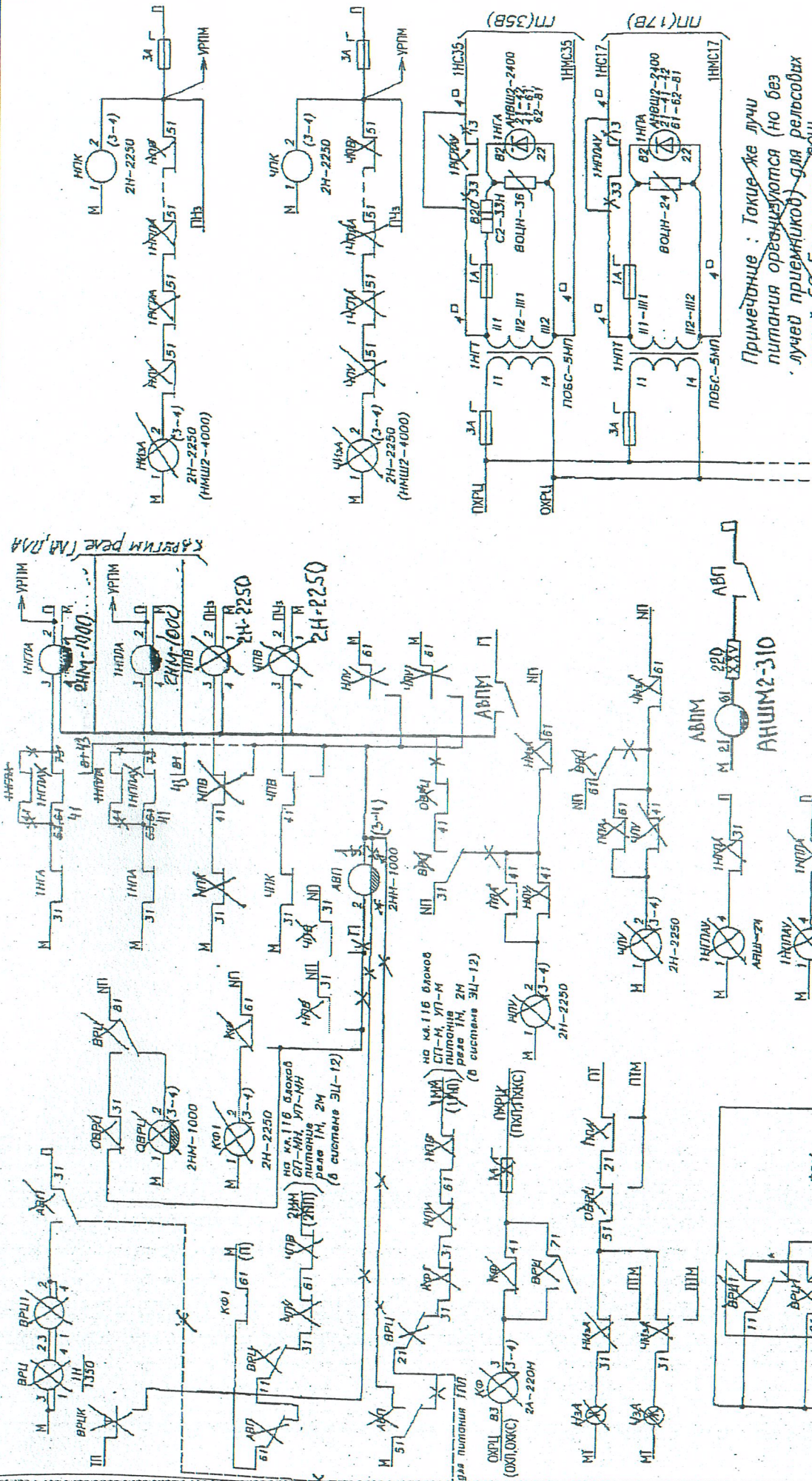
Приложение на 4 листах.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ - филиалом ОАО «РЖД» письмом №исх-8272/ЦДИ от 13.03.2017 г.

Главный инженер



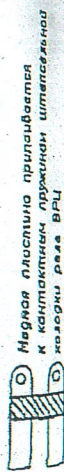
П. С. Ракул



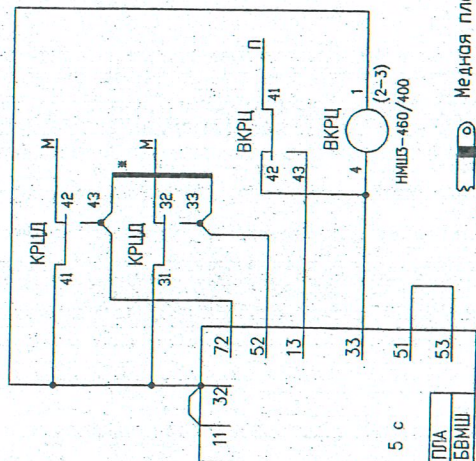
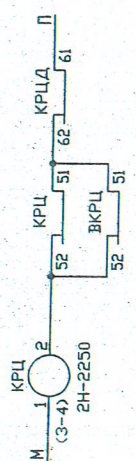
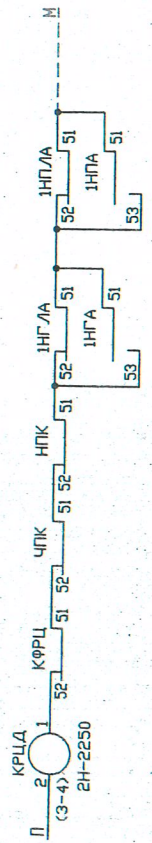
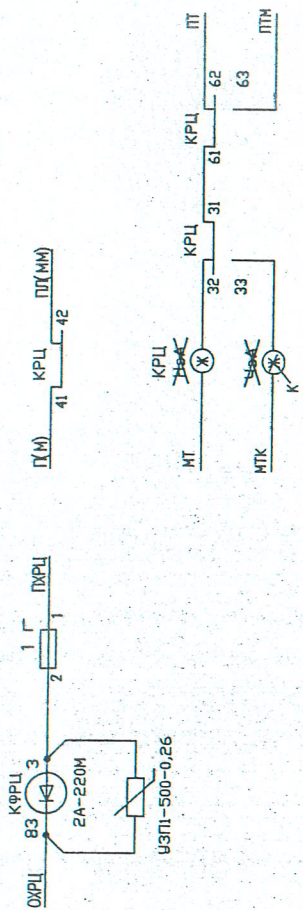
изменения
в схеме питания лучей тональных устройств

Закрепленным показан снимаемый монтаж
Жирным показан новый монтаж
Монтаж блоков БВВ-Ц или БВМШ
показан на л2

Примечание: Такие же лучи
питания орудуются (но без
лучей приемников) для рельсовых
цепей 50 Гц с реле ДШ



Масляная пластина прилагается к контактам



Медная пластина припоявается к контактным пружинам тепловой колодки реле КРЦД

Изменения в схеме включения блока БВМШ при организации питания ПЛ(М) для токовых РЦ в действующих устройствах

1247/1000

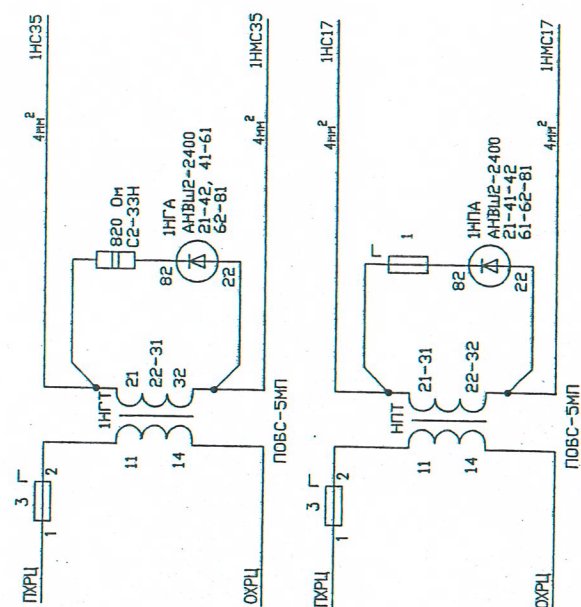
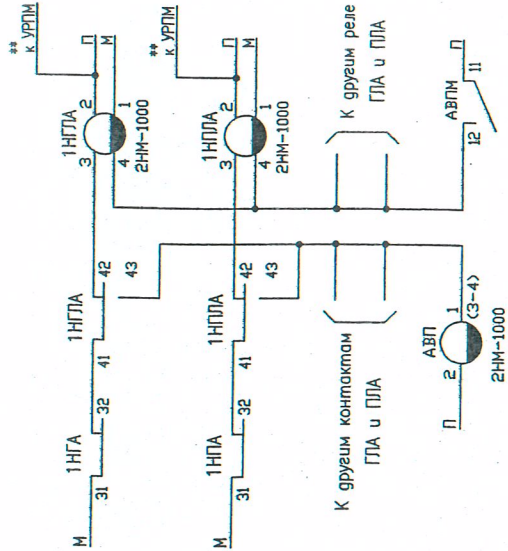
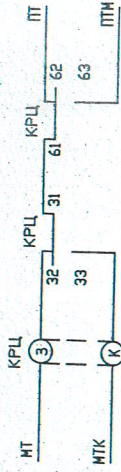
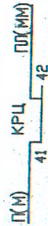
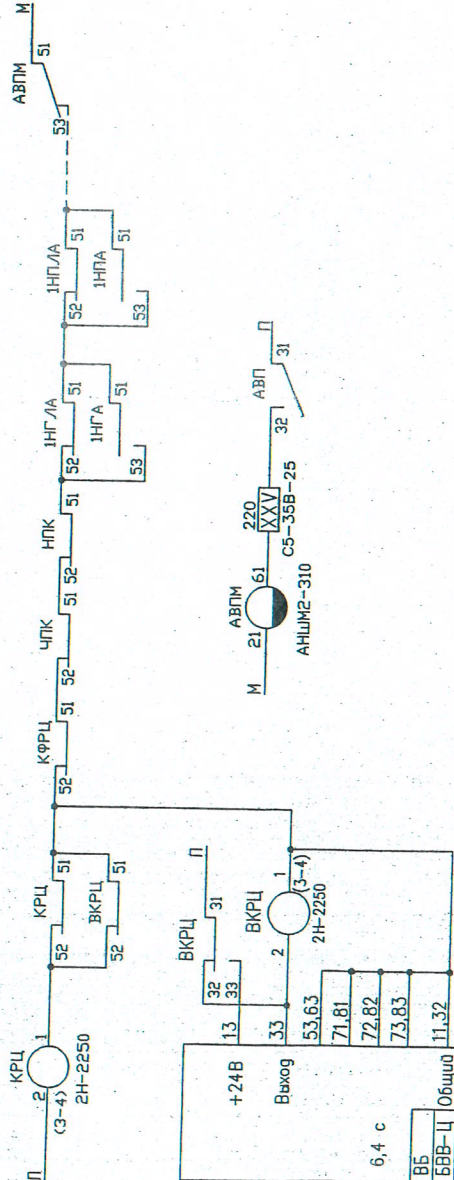
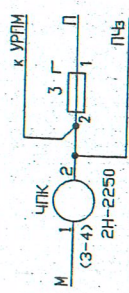
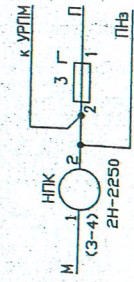
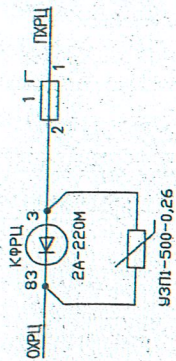


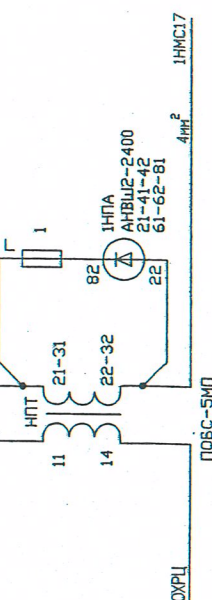
Схема организации питания ПЛММ)
для токовых РЦ при новом проектировании с блоком БВВ-Ц

*** - провод УРПМ должен подключаться
к статорным предохранителям полюсов П

1247/1900

Лист 3

*** - провод УРПМ должен подключаться к стативному предохранителю полюса П



для тональных РЦ при новом проектировании с блоком БВМШ

1247/1900

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

УКАЗАНИЕ

30 марта 2017 г. № 1247/1901

Шифр ЭЦБ 335, ЭЦМ 305, АБ 207

Проектирование устройств
модернизированной системы
автоматического управления торможением
поездов с централизованным размещением
аппаратуры САУТ-ЦМ
Дополнение №2 к И-261-99

Настоящее дополнение к Методическим указаниям И-261-99 по проектированию устройств модернизированной системы автоматического управления торможением поездов с централизованным размещением аппаратуры САУТ-ЦМ разработано Уральским отделением АО «ВНИИЖТ» в целях обобщения сложившейся практики проектирования и актуализации документа.

В связи с этим в Методические указания И-261-99 вносятся следующие изменения:

1. Раздел 1 изложить в следующей редакции:

Методические указания И-261-99 предназначены для руководства при проектировании путевых устройств модернизированной системы автоматического управления торможением поездов САУТ-ЦМ, в том числе и путевых устройств с расширенными возможностями передачи номера маршрута САУТ-ЦМ/НСП.

Настоящие Методические указания устанавливают общие для аппаратуры САУТ-ЦМ и САУТ-ЦМ/НСП требования к исходным данным для проектирования, очередности выполнения проектных работ, составу и содержанию проектной документации, размещению путевых устройств и конструкции путевых шлейфов САУТ. При проектировании путевых устройств САУТ-ЦМ с применением путевых генераторов ГПУ-САУТ-ЦМ, предназначенных для непосредственного релейного управления выбором кодовых посылок, разработка принципиальных схем должна выполняться также в соответствии с требованиями настоящих Методических указаний. При проектировании путевых устройств САУТ-ЦМ с применением аппаратуры с расширенными возможностями передачи номера маршрута САУТ-ЦМ/НСП следует дополнительно руководствоваться Методическими указаниями И-312-07.

Положения настоящих Методических указаний применяются также для внесения изменений в действующие устройства САУТ-ЦМ при изменении путевого развития станции или установленных скоростей движения.

2. Абзацы 7,8,9 раздела 2 исключить.

3. В п.3.1 после требования «- схематические планы станций;» добавить требование «- ведомости стрелочных переводов (в случае отсутствия информации о сторонности стрелочных переводов на схематических планах);»; в требовании «-действующий приказ...» исключить словосочетание «начальника дороги»; в требовании «- ординаты мест повышенной бдительности...» словосочетание «пунктов ПОНАБ» заменить на «посты КТСМ».

4. В п.3.4 текст в скобках изложить в редакции: «(наличие двух независимых источников энергоснабжения; чередование типов кодовых транзиттеров на границах блок-участков перегонов, в том числе и для неправильного направления движения; наличие кодирования рельсовой цепи перед входным светофором при полуавтоматической блокировке и т.д.)».

5. Пункты 3.5 – 3.8 изложить в редакции:

3.5 На основании исходной документации намечаются места установки точек САУТ-ЦМ в соответствии с рекомендациями настоящих Методических указаний. Места установки путевых устройств САУТ наносятся на схематические планы станций и путевые планы прилегающих перегонов.

3.6 После выбора мест установки путевых устройств САУТ-ЦМ составляются ведомости точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов для всех станций участка в соответствии с требованиями раздела 5 настоящих Методических указаний.

3.7 Схематические планы станций и путевые планы прилегающих перегонов с нанесенными местами установки путевых устройств САУТ, а также разработанные ведомости точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов направляются в Уральское отделение АО «ВНИИЖТ» для согласования и присвоения кодов точкам САУТ, при этом выявленные в ходе согласования отклонения от норм устраняются проектной организацией в безусловном порядке. Согласование выполняется письмом, реквизиты которого вносятся в оригиналы соответствующих документов, после чего указанные документы установленным порядком утверждаются руководством железной дороги.

3.8 При согласовании ведомости точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов в Уральском отделении АО «ВНИИЖТ» производится также выбор типа применяемой аппаратуры по критериям, указанным в разделе 3 Методических указаний И-312-07.

6. В п.3.9 исключить словосочетания «указанных в п.3.8», «-таблицы путевых параметров» и последний абзац.

7. Пункты 3.12 – 3.14 изложить в редакции:

3.12 Разработанная документация в объеме принципиальных схем, схем кабельных сетей, спецификаций материалов и оборудования направляется в Уральское отделение АО «ВНИИЖТ» для проведения технической экспертизы, в процессе которой производится проверка выполнения требований настоящих Методических указаний с выдачей заключения о пригодности проекта к строительству.

3.13 При получении отрицательного заключения на выполненный проект, проектная организация корректирует документацию в соответствии с полученными замечаниями и направляет проект на повторную техническую экспертизу.

3.14 После проведения технической экспертизы проектная организация передает заказчику откорректированную рабочую документацию в соответствии с перечнем п.3.9 и положительное заключение технической экспертизы проекта.

8. В п.4.2.4 исключить второе предложение.

9. Пункт 4.2.5 изложить в редакции:

На перегонах, оборудованных автоблокировкой с тональными рельсовыми цепями с подвижными границами блок-участков, предусматривается установка предвходных точек САУТ-ЦМ за две тональные рельсовые цепи до входного светофора соответствующей станции.

10. Исключить п.4.2.6.

11. В п.4.3.1 исключить ссылку на п.4.3.2

12. Исключить п.4.3.2.

13. Пункт 4.3.3 изложить в редакции:

Со стороны подъездных путей и примыканий линий, не находящихся в собственности ОАО «РЖД», входные светофоры оборудуются путевыми устройствами САУТ-ЦМ только в том случае, если по ним осуществляется движение локомотивов ОАО «РЖД», оборудованных локомотивными устройствами САУТ.

14. В п.4.4.1 исключить ссылку на п.4.4.3

15. Исключить п.4.4.3.

16. Пункт 4.4.7 изложить в редакции:

Групповая маршрутная точка САУТ-ЦМ не может быть удалена более чем на 250 м от любого из светофоров группы. В исключительных случаях для некодированных путей допускается удаление групповой маршрутной точки на расстояние до 500 м.

17. Исключить п.4.5.2.

18. Пункт 4.5.9 изложить в редакции:

Если расстояние $L_{сmin}$, определенное в соответствии с требованиями п. 4.5.4, превышает расстояние от выходного светофора до следующего по направлению движения светофора, то выходная точка САУТ-ЦМ размещается непосредственно у этого выходного светофора.

19. Исключить п. 4.5.10.

20. Пункт 4.5.11 дополнить предложением:

При этом для каждой подобной маршрутной точки должно быть проверено выполнение требований п.4.5.4 с учетом замечания п.4.5.9.

21. Пункт 4.5.14 изложить в редакции:

Если на основании рекомендаций п.4.5.11 выходная горловина станции оборудуется маршрутными точками САУТ-ЦМ и выходная точка должна быть вынесена на перегон к первому проходному светофору автоблокировки, а этот перегон имеет один или два блок-участка, то выходная точка САУТ-ЦМ на таком перегоне не устанавливается. При этом, на перегоне, имеющем два блок-участка, устанавливаются предвходные точки САУТ-ЦМ как на правильном, так и на неправильном пути.

22. Пункт 4.5.15 изложить в редакции:

Если путь перегона имеет один блок-участок, для отправления на указанный путь выбрано место для установки единственной выходной точки САУТ-ЦМ и отсутствуют варианты маршруты следования от этой выходной точки, то ее заменяют на располагаемую на том же месте предвходную точку САУТ-ЦМ. Если для отправления на такой путь нельзя обойтись единственной точкой, или имеются варианты маршруты следования, то горловина станции подлежит оборудованию маршрутными точками в соответствии с указаниями п.4.5.11.

23. Исключить примечание к п.4.5.15.

24. Пункт 4.6.2 изложить в редакции:

Выходные точки САУТ-ЦМ на путевых постах размещают с учетом требований, установленных п.4.5.1, 4.5.3, 4.5.4, 4.5.9.

25. Исключить п. 4.6.5.

26. Пункт 5.1.1 изложить в редакции:

Ведомость точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов содержит необходимые сведения о расположенных на станции точках САУТ-ЦМ, на основании которых производится выбор схемных решений, реализующих требуемые зависимости, а также периодическая проверка этих зависимостей в процессе эксплуатации.

27. В п.5.1.5 заменить ссылку на п. 5.3.13 ссылкой на п. 5.3.14.

28. Исключить п. 5.1.6.

29. Пункт 5.2.1 изложить в редакции:

Ведомость точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов выпускается как раздел таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний на станции по форме

таблицы 5.1. Ведомость составляется с помощью программы электронных таблиц Microsoft Excel. Созданный файл электронной таблицы передается Уральскому отделению АО «ВНИИЖТ» для использования в дальнейшей работе по составлению и поддержке локомотивной базы путевых параметров, а также для разработки управляющих программ станционных устройств САУТ-ЦМ/НСП. При переводе созданной электронной таблицы на бумажный носитель ее располагают на листах формата А3, ориентированных горизонтально. Реквизиты согласующего письма Уральского отделения АО «ВНИИЖТ» вносятся на титульный лист таблицы зависимости.

30. В таблице 5.1 исключить графу «станция» и надписи вне поля таблицы; наименование раздела «условия следования по приказу» заменить на «расчетные условия следования».

31. Исключить п.п. 5.2.2, 5.2.3

32. Первое предложение п.5.2.4 изложить в редакции:

В ведомость заносятся все расположенные на станции точки САУТ-ЦМ.

33. Пункт 5.2.6 изложить в редакции:

Графы «Код генератора» и «№ генератора» заполняются Уральским отделением АО «ВНИИЖТ» при согласовании ведомости.

34. Пункт 5.2.11 изложить в редакции:

В графе «вариант» указываются номера вариантов маршрутов дальнейшего следования, определенных согласно указаниям подраздела 5.4 (в случае их наличия).

35. В п.п. 5.2.12, 5.2.15 словосочетание «условия следования по приказу» заменить на «расчетные условия следования».

36. В заголовке подраздела 5.3 словосочетание «условия следования по приказу» заменить на «расчетные условия следования».

37. Пункт 5.3.1 изложить в редакции:

В настоящем подразделе приведены рекомендации по определению установленных скоростей движения по маршруту следования поезда и ординат начала и окончания действия указанных скоростей. Установленные скорости определяются на основании приказа начальника территориальной дирекции инфраструктуры (начальника железной дороги), действующего на момент составления ведомости или внесения в нее изменений. Для вновь проектируемых линий установленные скорости движения принимаются в соответствии с техническими условиями на проектирование, действующими нормами допускаемых скоростей движения по путям и стрелочным переводам, а также согласно раздела «Технические и конструктивные решения линейного объекта. Искусственные сооружения» проектной документации.

38. Исключить п. 5.4.5.

39. Первое предложение п.5.4.6 изложить в редакции:

Для каждого из маршрутов дальнейшего следования определяются расчетные скорости проследования ограничивающего светофора по методике главы 15, включая случай остановочного торможения.

40. Пункт 5.4.9 дополнить предложением:

Движение к светофору с красным огнем также считается самостоятельным вариантом маршрута в случае наличия других вариантов дальнейшего следования, выявленных в соответствии с п.п. 5.4.6 – 5.4.8, и в случае, если длина участка кодирования перед ограничивающим светофором не обеспечивает остановку поезда со скорости 40 км/ч (что определяется согласно методике раздела 15).

41. Пункт 5.4.12 изложить в редакции:

Вариант движения к светофору с красным огнем заносится в ведомость последним из вариантов, для него в графе «V_{мк}» указывается значение V_{мк}=0, а в графе «Дальнейшее следование» - «сигнал закрыт».

42. Исключить второе предложение п. 5.5.2.

43. Исключить второе предложение п. 5.5.4.

44. Пункт 5.5.5 изложить в редакции:

Для маршрутов приема, передачи и отправления посылка №0 назначается маршруту движения без отклонений по стрелочным переводам. Если такой маршрут отсутствует, то посылка №0 может быть присвоена любому другому маршруту. Далее производится назначение номеров кодовых посылок для маршрутов движения на главные пути и их вариантам, затем - маршрутам движения на другие пути. Для маршрутов, имеющих варианты по конечной скорости, номера посылок присваиваются в порядке убывания значений, указанных в графе "V_{мк}".

45. Исключить п.5.5.6.

46. Пункт 5.6.1 изложить в редакции:

Каждому маршруту или его варианту должен присваиваться самостоятельный номер кодовой посылки. С целью оптимизации ресурсов некоторые маршруты и/или их варианты могут быть объединены в группу с назначением одного общего номера кодовой посылки для всех маршрутов и вариантов, входящих в группу. При этом должны соблюдаться условия объединения, установленные настоящим подразделом.

47. Пункт 5.6.2 изложить в редакции:

Допускается объединение в одну группу маршрутов приема в предгорочные парки и на пути аналогичного назначения при разнице длин объединяемых маршрутов не более 120 м.

48. Пункт 5.6.3 изложить в редакции:

Допускается объединение в одну группу вариантных маршрутов приема на один и тот же путь.

49. Пункт 5.6.4 изложить в редакции:

Для маршрутов, не имеющих вариантов по допустимой конечной скорости маршрута, допускается одновременное применение требований п.п. 5.6.2, 5.6.3.

50. В п. 5.6.5 словосочетание «условия следования по приказу» заменить на «расчетные условия следования».

51. Первое предложение п.5.6.6 изложить в редакции:

Для объединения вариантов по допустимой конечной скорости маршрута значения скоростей, указанные в графе «V_{мк}», не должны отличаться более чем на 5 км/ч.

52. Пункт 5.6.7 изложить в редакции:

Если имеется вариант по допустимой конечной скорости маршрута, у которого одновременно все скорости, записанные в графе «V_{мк}» для различных типов подвижного состава, имеют минимальные значения, то его объединяют с вариантом движения к светофору с красным огнем, за исключением случая, когда наличие варианта движения к светофору с красным огнем вызвано малой длиной участка кодирования перед светофором согласно п.5.4.9.

53. Пункт 5.7.5 изложить в редакции:

При заполнении ведомости точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов для предвходных точек в графе «№ кодовой посылки» перечисляют в порядке возрастания все кодовые посылки, которые должна передавать рассматриваемая точка. Для каждой посылки отводят одну строку. В графе «Сигнал» указывают сигнальные показания, при наличии которых передаются соответствующие кодовые посылки. В графе «Путь, светофор» приводят наименование участка приближения и входного светофора, в графах «расчетные условия следования», «Длина маршрута» – соответствующие параметры; указанные величины приводят только в строке, относящейся к первой записанной кодовой послылке.

54. Пункт 5.7.6 изложить в редакции:

В случае размещения предвходной точки САУТ при отсутствии проходного светофора (знака границы блок-участка) назначение номеров кодовых посылок производят с учетом сигнальных показаний соответствующего входного светофора на основании таблицы 5.2. Выбор между посылками №3 и №4 производят в соответствии с указаниями п.п. 5.7.2, 5.7.3.

55. Пункт 5.8.2 изложить в редакции:

На наличие вариантов по допустимой конечной скорости каждый маршрут приема или передачи рассматривается по методике подраздела 5.4.

56. В п.п. 5.8.4, 5.9.5 словосочетание «условия следования по приказу» заменить на «расчетные условия следования».

57. Раздел 6 «Схема участка» переименовать в «Нанесение мест установки путевых устройств САУТ-ЦМ на схемпланы станций и путевые планы перегонов».

58. Исключить подразделы 6.1 – 6.4.

59. В п. 6.5.3 словосочетание «На схеме» заменить на «на схемплане станции или на путевом плане перегона».

60. Исключить раздел 7.

61. Исключить второе предложение п. 8.1.1.

62. Исключить п. 8.2.8.

63. В п.8.2.11 норматив «более 120 м» заменить на «более 110 м».

64. Пункт 8.3.1 изложить в редакции:

В путевых устройствах системы САУТ-ЦМ применяются шлейфы с длиной, кратной 0,5 м. Длины шлейфов могут принимать значения от 2,5 до 10,0 м.

65. В таблице 8.1 удалить строки 1 – 3 и значение «2,0» в графе «тип II»; текст в графе «Lбу, м» «свыше 215 до 245» заменить на «до 245».

66. Пункт 8.3.4 изложить в редакции:

Если невозможно разместить шлейф необходимой длины, то ее допускается уменьшать вплоть до 2,5 м. При уменьшении длины следует выбирать значение, кратное 0,5 м.

67. Исключить п. 8.4.12.

68. Пункт 9.3.1 изложить в редакции:

Для функционирования локомотивных устройств САУТ-ЦМ на перегонах, оборудованных любыми системами автоблокировки, кроме автоблокировки с подвижными границами блок-участков, необходимо обеспечить чередование типов кодовых транзиттеров на каждой границе блок-участка. При проектировании путевых устройств САУТ-ЦМ для неправильного направления движения также должно обеспечиваться чередование типов кодовых транзиттеров на каждой границе блок-участка.

69. Пункт 9.4.2 дополнить предложением:

При размещении путевых генераторов САУТ в трансформаторных ящиках или в отдельных релейных шкафах, питание которых осуществляется с поста ЭЦ, непосредственно в трансформаторном ящике или релейном шкафу со стороны питающей линии должен быть установлен устройства защиты в соответствии с действующими указаниями по защите устройств СЦБ от перенапряжений.

70. Пункт 9.5.1 изложить в редакции:

Путевой шлейф точки САУТ-ЦМ подключается к выводам генератора "Вых.0" и "Вых.1". Соответствие обозначений выводов их номерам для разных исполнений генераторов указано в таблице 9.1.

71. Исключить примечание к п. 9.5.1.

72. Пункт 9.6.10 изложить в редакции:

Если в соответствии с требованиями п.9.6.7 все генераторы точки находятся в режиме ожидания, то к шлейфу этой точки должен быть подключен генератор, посылки которого в Ведомости точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов указаны в конце блока информации, относящегося к рассматриваемой точке.

73. Пункт 9.8.5 изложить в редакции:

Реле, предусматриваемые для управления выбором кодовых посылок генератора, и контрольные реле могут быть удалены от генератора на расстояние по длине кабеля до 3000 м при кабеле марки СБПУ или СБЗПУ с диаметром жил 0,9 или 1,0 мм без дублирования жил. При расстоянии по длине кабеля свыше 3000 м до 4000 м дублируется общая жила выбора кодовых посылок и общая жила контрольных реле. При расстоянии по длине кабеля свыше 4000 м до 5000 м дублируются все жилы цепей управления и цепей контроля. При расстоянии по длине кабеля свыше 5000 м для организации цепей управления и контроля применяют только каскадную схему с установкой промежуточных реле. Каскадную схему также можно применять в любом случае, когда ее использование не приводит к увеличению потребных ресурсов (шкафов, кабеля и т.д.).

74. В п. 10.1.1 «УО ВНИИЖТ» заменить на «Уральским отделением АО "ВНИИЖТ"».

75. Пункт 10.1.3 изложить в редакции:

При разработке документации в качестве рекомендуемых схемных решений следует применять действующие Технические решения САУТ-Ц/01-2010 от 01.10.2010 по замене путевых генераторов типов ГП и ГПП на генераторы типа ГПУ-САУТ-ЦМ, за исключением схем, предусматривающих работу генератора без перехода в контрольный режим.

76. Исключить п. 10.1.4

77. Исключить подразделы 10.2 – 10.9.

78. Исключить разделы 11, 12.

79. Исключить п. 13.1.2.

80. Пункт 13.1.4 изложить в редакции:

Все проектные работы, связанные с изменением действующих устройств САУТ-ЦМ, а также по корректировке документации существующих устройств СЦБ, выполняются специализированными проектными организациями.

81. Пункт 13.2.2 изложить в редакции:

Если в результате выполнения требований п.13.2.1 установлено, что все существующие точки сохраняются на прежних местах и не требуется установка новых точек, а также не изменяется количество и распределение кодовых посылок на рассматриваемых точках, то выполняется необходимая корректировка ведомости точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов в части приведения в соответствие с изменившимся схематическим планом. Откорректированная ведомость и схематический план направляются в Уральское отделение АО "ВНИИЖТ" для согласования и последующего внесения изменений в бортовую базу данных локомотивов.

82. Пункт 13.2.3 изложить в редакции:

Если в результате выполнения требований п.13.2.1 определено, что требуется установка новой или перенос существующей точки, изменение количества или распределения кодовых посылок, демонтаж отдельных точек, то порядок выполнения работ по корректировке документации должен соответствовать требованиям, установленным для нового проектирования и изложенным в разделе 3.

83. Пункт 13.2.4 изложить в редакции:

При изменении количества или распределения кодовых посылок в процессе выполнении работ по п.13.2.3 следует сохранять номера кодовых посылок за теми маршрутами или группами маршрутов, у которых параметры движения не изменяются. Номера кодовых посылок для новых маршрутов следует назначать после уже имеющихся или взамен исключаемых.

84. Пункт 13.3.1 изложить в редакции:

При изменении установленных скоростей движения поездов должно быть проверено совпадение скоростей движения по приемоотправочным путям, объединенным в одну группу, с учетом норм объединения, указанных в разделе 5.

85. Пункт 13.3.2 изложить в редакции:

Если в результате проверки установлено, что группировка приемоотправочных путей соответствует установленным нормам, то никаких действий по корректировке документации предприниматься не должно. В раздел «расчетные условия следования» ведомости точек САУТ-ЦМ и маршрутов следования поездов никакие изменения при этом также не вносятся.

86. Пункт 13.3.3 изложить в редакции:

Если в результате проверки установлено, что группировка приемоотправочных путей перестала соответствовать установленным нормам, то порядок выполнения работ по корректировке документации должен соответствовать требованиям, установленным для нового проектирования и изложенным в разделе 3. При этом также должно учитываться требование п.13.2.4.

87. Исключить раздел 14.

88. Исключить подразделы 16.1 и 16.2.

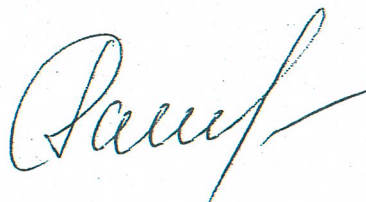
89. В п.16.3.1 изменить номер чертежа 94А.03.00.00 на 95Б.01.00.00.

90. Исключить приложения 1, 2.

91. Откорректировать лист «Содержание»: исключить разделы 7,11,12,14 и приложения 1,2 с сохранением существующей нумерации у остальных разделов и приложений.

Указание утверждено Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ - филиалом ОАО «РЖД» письмом №Исх-10844/ЦДИ от 30.03.2017 г.

Главный инженер



П. С. Ракул

Уральское отделение АО «ВНИИЖТ»
Ворванин А.В.
Разин А.Г.
Гор.тел: 8(343)358-39-92
Ж.д. тел.: 0(970-22)439-92



**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

16 марта 2017г. № 1247/37817

На № _____ от _____

Шифр ПР

О применении при проектировании
устройств контроля схода подвижного
состава УКСПС-ПМ исполнения 02, 03
производства ООО «НТЦ
Информационные Технологии»

Выпускаемый ранее УКСПС-ПМ исполнением черт.
НФТХ.30.007.000.000-01 с 01.02.2017 года снят с производства.

Взамен при новом проектировании, реконструкции и модернизации устройств ЖАТ разрешено применять измененную конструкцию устройства контроля схода подвижного состава УКСПС-ПМ, выпускаемую в двух исполнениях:

- исполнение 02 черт. НФТХ.30.007.000.000-02; с креплением на дополнительной деревянной шпале, которая укладывается в межшпальный ящик;
- исполнение 03 черт. НФТХ.30.007.000.000-03 с установкой датчиков на отдельное основание, которое крепится консольно к железобетонной или деревянной шпале рельсошпальной решетки.

Устройство согласуется с утвержденными схемами включения и не требует их переделки.

В конструкции датчика УКСПС-ПМ изменено количество и конфигурация концентратора напряжений на вертикальной стойке датчика (с двух до одного) и материал изготовления датчиков, что привело к увеличению

вибростойкости изделия. При этом предусмотрен вариант крепления оснований датчиков на деревянную шпалу.

При применении УКСПС-ПМ следует руководствоваться следующими документами:

- технические условия НФТЦ.30.007.000.000 ТУ;
- руководство по эксплуатации НФТХ.30.007.000.000 РЭ.

Пример записи изделия при заказе:

- устройство контроля схода подвижного состава УКСПС-ПМ исполнение 02 НФТЦ.30.007.000.000 ТУ, черт. НФТХ.30.007.000.000-02.
- устройство контроля схода подвижного состава УКСПС-ПМ исполнение 03 НФТЦ.30.007.000.000 ТУ, черт. НФТХ.30.007.000.000-03.

В комплект поставки входит датчик с комплектом запасных частей.

По отдельному заказу поставляются:

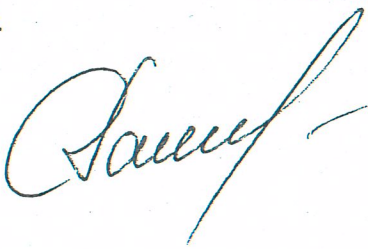
- комплект регулировочный НФТХ.30.007.300.000, служит для регулировки габарита датчиков при изменении ширины колеи;
- комплект регулировочный Р75 НФТХ.30.007.500.000, служит для регулировки высоты установки датчиков относительно уровня головки рельса типа Р75

Муфты кабельные концевые в комплект поставки не входят.

Организация производства и поставки УКСПС-ПМ осуществляется ООО «НТЦ Информационные Технологии» (117246, г. Москва, Научный проезд, 19).

Информационное письмо составлено на основании телеграммы ЦШ №Исх-1923/ЦДИ от 20.01.2017г.

Главный инженер



П.С. Ракул

Т.Л.Ю.Пахомова
(812)457-33-66



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.rzdp.ru

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО

да марта 2017г. № 1247/37917

На № _____ от _____

Шифр ПР

[О разрешении применения блока БПШ-Р и
БПШ]

1. В соответствии с извещением К.15-15 (письмо №Исх-37513/ЦДИ от 14.10.2015) ООО «Гексар», с целью получения большей градации величины выпрямленного напряжения, изменил электрическую принципиальную схему блока БПШ-Р (см. Приложение): предусмотрены отдельные провода со всех выводов вторичной обмотки трансформатора TV1 и отдельные провода на выводы «~» и предохранители FU1, FU2.

При номинальном напряжении, поданном на первичную обмотку трансформатора, и соответствующем выходном токе путем установки перемычек между контактными выводами штепсельной розетки можно получить следующие значения выпрямленного напряжения на выходе блока:

Таблица 1.

Первичная обмотка (установленные перемычки)	Вторичная обмотка (установленные перемычки)	Ток нагрузки, мА.						Напряжения на выходе блока, В.
		0	20	40	60	80	100	
33-11 (220В)	73-32, 53-12	19,3	18,6	18,4	18,3	18,1	18,0	
	73-51, 53-12	23,05	22,3	21,8	21,7	21,5	21,5	
	73-71, 53-12	66,0	65,2	64,7	64,3	64,1	64,0	
	73-71, 51-12	41,7	40,8	40,6	40,3	40,0	39,9	
	73-71, 32-12	45,1	44,3	44,2	44,1	43,8	43,5	
	73-51, 32-12	2,8	1,5	1,35	1,26	1,16	1,08	

Область применения: по требованию Заказчика при проектировании, модернизации и капитальном ремонте устройств СЦБ.

По вопросам заказа и поставки оборудования следует обращаться на предприятие ООО ЭТЗ «ГЕКСАР» по адресу: 410012, г. Саратов, Привокзальная площадь, 1. Телефон: (8452)50-70-31, 964-294-43-26. Факс: (8452)50-70-32.

Пример записи при заказе:

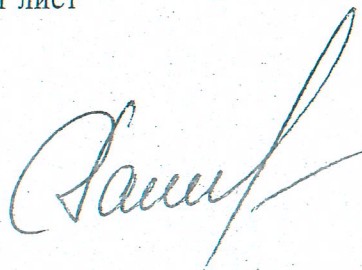
Блок питания штепсельный резервируемый **БПШ-Р** ТУ 32 ЦШ162.25-2011 (черт. 22383-00-00)

2. В связи с изменением СЗПК - филиал ОАО «ЭЛТЕЗА» конструкторской документации на блок БПШ черт 16933-00-00 (письмо №1133-1Б-09 от 23.12.2016) в части замены диодов типа КД243Г на диоды с допустимым обратным напряжением 1000 В Управление автоматики и телемеханики ЦДИ – филиал ОАО «РЖД» письмом № ЦШТех-12/2 от 15.03.2017 согласовывает применение блока БПШ при проектировании.

Приложение:

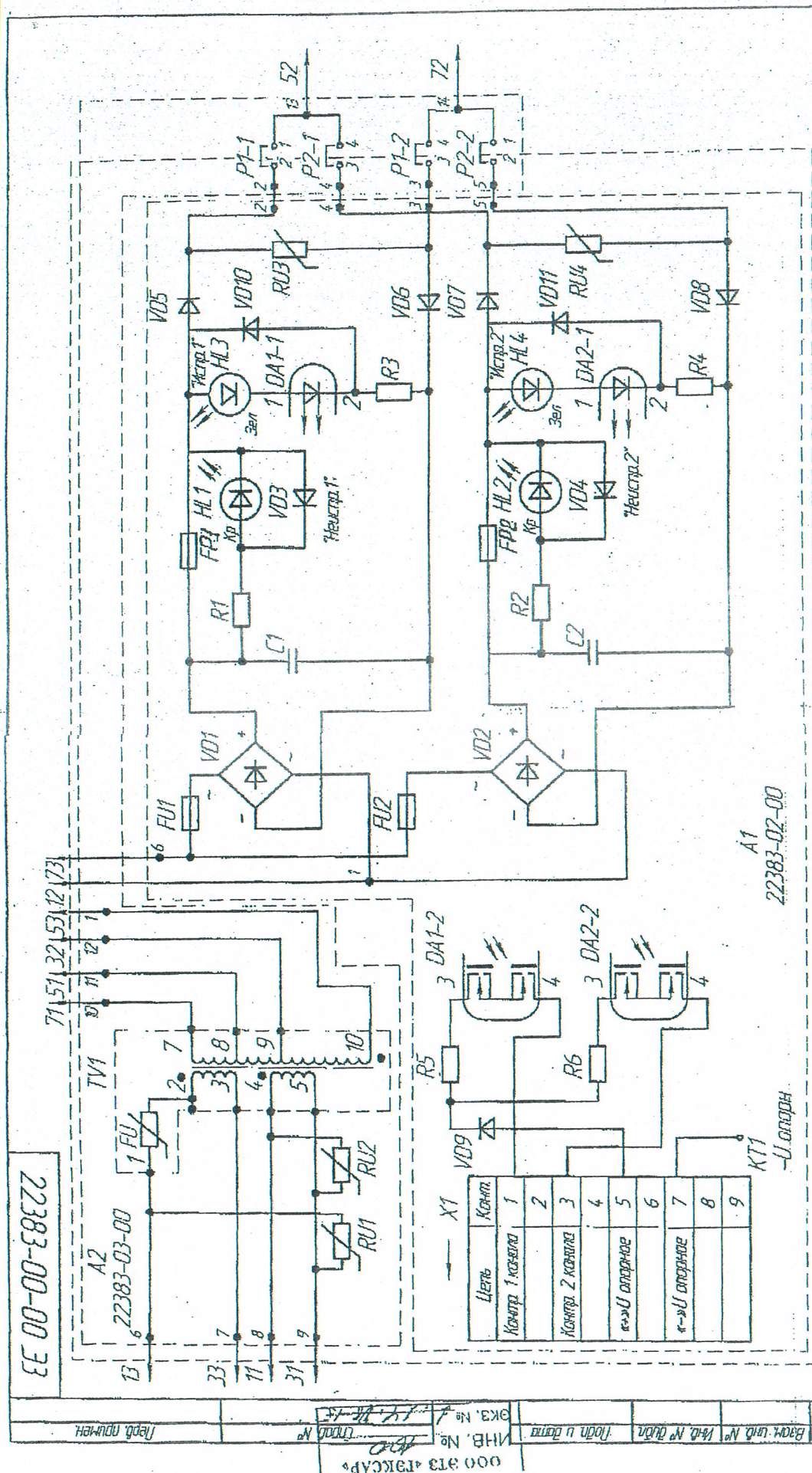
Блок питания штепсельный БПШ-Р. Схема электрическая принципиальная (в соответствии с извещением К.15-15) – 1 лист

Главный инженер



П.С. Ракул

Т, Крупицкий А.З., 33-340



22383-00-00.33										Лист		Масштаб		Число листов	
Блок питания штепсельный														1-1	
БПШ-Р															
Схема электрическая принципиальная															
Л. 10/10										К. 15-15		10/10		10/10	
Изм./лист										№ докум.		Изд./лист		Изд./лист	
Разработ										Проверен		Утвержден		Исполн	
Лист										Хранитель		Лист		Лист	
Листов															
Исполн										Листов		Лист		Лист	
Упр.										Листов		Лист		Лист	



**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@rzdpru
www.rzdpru

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО

30 марта 2017 г. № 1247/380П

На № _____ от _____

Шифр ЭЦМ, ЭЦБ

Об утверждении И-326-16 «Упоры
тормозные для закрепления состава»

Управлением автоматики и телемеханики ЦДИ – филиалом ОАО «РЖД» утверждены методические указания И-326-16 «Увязка устройств электрической централизации со схемами управления защитными устройствами. Упоры тормозные для закрепления состава».

МУ разработаны для увязки устройств ЭЦ с упорами тормозными для закрепления составов.

Область применения методических указаний – релейные ЭЦ.

Методические указания разработаны на основании и взамен И-321-12 альбома 2 «Упоры тормозные для закрепления составов».

И-326-16 предназначены для использования:

- при выполнении схем управления упорами тормозными при новом проектировании релейных ЭЦ;
- при выполнении схем управления упорами тормозными при включении в действующие ЭЦ;
- при корректировке схем управления упорами тормозными, выполненных по И-321-12 альбом 2 и указаниям ГТСС к ним. При этом наименования реле могут быть сохранены;
- при корректировке схем управления защитными устройствами, выполненных по типовым альбомам ЭЦ (МРЦН-10, МРЦ-13, ЭЦ-4, ЭЦ-9, ЭЦИ, ЭЦ-12 и др.), микропроцессорных ДЦ.

По вопросу приобретения И-326-16, следует обращаться 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:

Крупницкий А. З. т. (812) 457-33-40, ж.д. (912-10) 33-340;
Калинина Д. В. т. (812) 436-46-50, ж.д. (912-10) 34-650.

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

30 марта 2017 г. № 1247/381П

На № _____ от _____

Шифр ОТУ

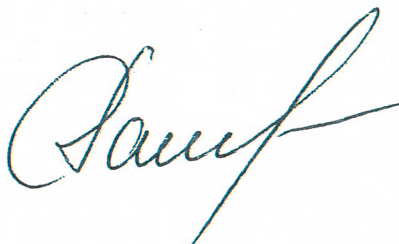
Об утверждении 231232-ТР «Система
предотвращения выхода животных на
железнодорожные пути UOZ-1»

Центральной дирекцией инфраструктуры – филиалом ОАО «РЖД» утверждены технические решения 231232-ТР «Система предотвращения выхода животных на железнодорожные пути UOZ-1».

ТР предназначены для проектирования системы предотвращения выхода животных на железнодорожные пути UOZ-1 на перегоне Боровенка - Окуловка участка Москва - Санкт-Петербург и перегоне Зеленогорск – Рождино участка Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги и содержат указания по проектированию, описание системы и состав технических средств.

Система UOZ-1 устанавливается вдоль железнодорожных линий и служит для предотвращения столкновения диких животных, таких как олени, лоси, кабаны, лисицы, зайцы, с движущимся поездом и, тем самым, минимизации потерь в популяциях этих животных. При этом не накладывается ограничений на свободное передвижение животных в зонах кормления и размножения.

Главный инженер



П. С. Ракул