

Государственный
институт по проектированию
сигналиции, централизации
связи и радио
на железнодорожном
транспорте

получено 24.01.94

маш. 115.60

-231-

Указания по применению
светофорной сигнализации
на железных дорогах
(Дополнения к РУ-30-80)

ознакомлен

И	Ш	
И	зам Ш	06.02.98
	ШЦ	
И	ШТех	26.01.98
И	ПКГШ	
	Ш ЛД	

Санкт-Петербург
1994

УТВЕРЖДЕНЫ УКАЗАНИЕМ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ

СООБЩЕНИЯ РФ N Г-772У ОТ 13.09.94 И

ВВЕДЕНЫ В ДЕЙСТВИЕ С 01.10.94

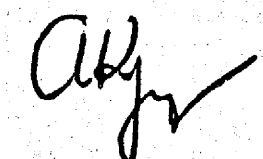
Указания по применению светофорной сигнализации на железных дорогах (Дополнения к РУ-30-80)

Разработаны институтом
Гипротрансигнальсвязь

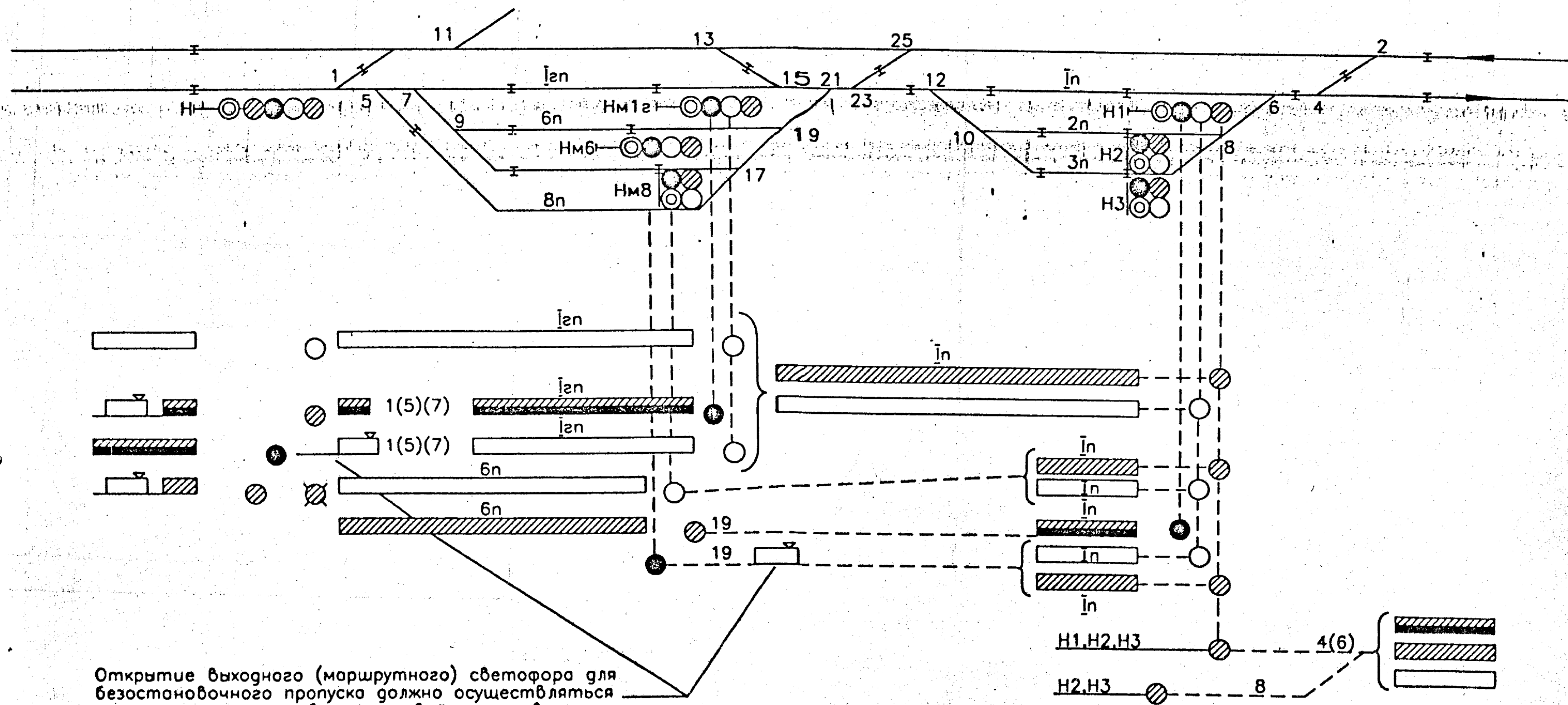
Главный инженер
института

 А.П.Гоголев

Главный инженер
проекта

 А.З.Крупницкий

Санкт-Петербург
1994



Составлено на основании инструкции по обеспечению безопасности движения поездов ЦШ/4397 п.2.1.2.

Сигнализация при выключении стрелок из зависимости с сохранением пользования сигналами.

Дополнения к РУ-30-80

№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ	Стр.
1	Титульный лист	1
2	Содержание	2-3
3	Пояснительная записка	4-7
	АВТОБЛОКИРОВКА С ТРЕХЗНАЧНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ НА ДВУХПУТНОМ УЧАСТКЕ. ДВИЖЕНИЕ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ ПО СИГНАЛАМ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ	
4	Сигнализация при движении на двухпутном перегоне с двухсторонним движением. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора. Показания путевых и локомотивных светофоров.	8-9
5	Сигнализация при приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах АБ. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора при временных устройствах, допускающих двухстороннее движение по одному из путей при капитальном ремонте второго пути.	10
6	Сигнализация при отправлении на двухпутный перегон с двухсторонним движением. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора. Прием с правильного пути.	11
7	Сигнализация при отправлении на двухпутный перегон с двухсторонним движением. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора. Прием с неправильного пути.	12
8	Сигнализация по отправлению на двухпутную вставку с двухсторонним движением. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора.	13-14
9	Сигнализация входного и предупредительного светофоров при движении по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора.	15

№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ	Стр.
	АВТОБЛОКИРОВКА С ЧЕТЫРЕХЗНАЧНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ НА ДВУХПУТНОМ УЧАСТКЕ. ДВИЖЕНИЕ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ ПО СИГНАЛАМ ЛОКОМОТИВНОГО СВЕТОФОРА	
10	Сигнализация при движении на двухпутном перегоне. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора.	16
11	Сигнализация при приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах АБ. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора при временных устройствах, допускающих двухстороннее движение по одному из путей при капитальном ремонте второго пути /ПТЭ п.6.21/.	17
	АВТОМАТИЧЕСКАЯ ЛОКОМОТИВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ СРЕДСТВО СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ	
12	Указатель "Граница блок-участка".	18
13	Сигнализация при отправлении на перегон, оборудованный АЛСО. Движение по главному пути.	19
14	Сигнализация при отправлении на перегон, оборудованный АЛСО. Движение по боковому пути.	20
15	Сигнализация при отправлении на перегон, оборудованный АЛСО. Движение по боковому пути при стрелочных переводах марки 1/18.	21
16	Сигнализация при отправлении на перегон, оборудованный АЛСО. Движение по главному пути с отклонением.	22

				Дополнения к РУ-30-80		
				Указания по применению светофорной сигнализации на железных дорогах РФ		
Нач. отд.	Прокопкин	З.С.		Стодия	Лист	Лист
ГИП	Крупницкий	З.К.			1	
Рук.	Крупницкий	З.К.				
Пров.	Дмитриев	З.Д.	30.09.99	СОДЕРЖАНИЕ		
Разроб.	Дмитриев	З.Д.	30.09.99			
				МПС-РФ Гипотрансигнал г.Санкт-Петербург		

Изм. № 1 от 15.05.80 г. и дата изм. анб. №

Проверил	Источник	М. -
Разработал	Аммириев	24.10

№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ	Стр.
17	Сигнализация при отправлении на перегон, оборудованный АЛСО. Движение по главному пути с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18.	23
18	Сигнализация при отправлении на перегон, оборудованный АЛСО. Движение по боковому пути разъезда с продольной схемой размещения путей.	24
19	Сигнализация входного и предупредительного светофора с перегона, оборудованного АЛСО.	25
20	Сигнализация в системах автоблокировки с защитными участками.	26
	РАЗЛИЧНЫЕ СЛУЧАИ ПРИМЕНЕНИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ	
21	Сигнализация приема двух моторвагонных секций на главный путь.	27
22	Сигнализация при отправлении на ответвление, оборудованное электрожелезнодорожной системой.	28
23	Сигнализация при осаживании составов.	29
24	Сигнализация на станции при расстоянии между светофорами менее тормозного пути /взамен стр. 26И РУ-30-80 случай 3/	30-31
25	Сигнализация светофоров на станции при двух смежных участках менее тормозного пути /дополнение к стр.30 РУ-30-80/.	32
26	Сигнализация выходных светофоров в зависимости от показаний входного светофора соседней станции при отсутствии между ними тормозного пути /дополнение к стр.21 РУ-30-80/.	33
27	Сигнализация отправления длинносоставных поездов /замена стр.58 на 58И в РУ-30-80/.	34
28	Сигнализация при выключении стрелок из зависимости с сохранением пользования сигналами.	35

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

В "Дополнениях к РУ-30-80" /выпуск 94г./ изложен порядок применения светофорной сигнализации и кодовых сигналов АПС, в том числе с применением "Защитных участков", в новых и реконструируемых устройствах автоматической блокировки, автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельного средства сигнализации и связи, в соответствии с ПТЭ, ИСИ и ИДП 1993г.

Кроме того, рассмотрены различные варианты применения светофорной сигнализации, выявившиеся в практике проектирования и эксплуатации устройств с 1980г.

На таких чертежах есть отметки об изменении или дополнении к листам РУ-30-80.

"Защитный участок" — участок пути за хвостом поезда или перед закрытым входным светофором, в который кодовые сигналы не подаются.

Назначение защитного участка — обеспечить при проезде поездом красного огня светофора автоблокировки или границы блок-участка при движении по красно-желтому огню локомотивного светофора, остановку поезда автостопом на безопасном расстоянии от впереди стоящего поезда или закрытого входного светофора.

1. Сигнализация на двухпутных участках, где движение по правильному пути осуществляется по сигналам автоблокировки, а по неправильному пути — по показаниям локомотивного светофора.

1.1. ПТЭ п.6.21 на двухпутных участках с автоблокировкой для движения по правильному направлению по показаниям светофоров автоблокировки устанавливается возможность применения для организации движения по сигналам локомотивного светофора в неправильном направлении движения /по неправильному пути/:

— временных устройств, включаемых на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ при закрытии движения по одному из путей;

— постоянно действующих устройств, которые позволяют осуществлять двухстороннее движение по обоим путям и используются не только на период капитального ремонта, но и для регулировки движения.

1.2. Расстановка светофоров автоблокировки в правильном направлении движения осуществляется в соответствии с "Методическими указаниями" И-116-81.

Границами блок-участков в неправильном направлении движения служат светофоры автоблокировки, установленные для правильного направления движения.

1.3. Установленная ИСИ п.2.11 сигнализация на выходных светофорах при движении по неправильному пути "один желтый ми-

Пояснительная записка

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ
1

Исполнитель: *В.В. В.В. В.В.*
Проверил: *В.В. В.В. В.В.*
Разработал: *В.В. В.В. В.В.*

гающий и один лунно-белый огни" обязательно к применению в постоянно действующих устройствах.

1.4. При временных устройствах допускается отправление по неправильному пути по сигналам, принятым для отправления по правильному пути.

1.5. Как в системе движения по неправильному пути постоянного действия, так и при временных устройствах каждый блок-участок, занятый поездом, или закрытый входной светофор с неправильного пути могут ограждаться защитным участком. Во вновь проектируемых устройствах автоблокировки устройство защитных участков обязательно. Общие положения по определению длины защитного участка см. п. 2 пояснительной записки.

1.6. Входной светофор с неправильного пути устанавливается мачтовым и имеет сигнализацию, аналогичную со светофором по правильному пути.

В действующих устройствах электрической централизации допускается сохранить при приеме с неправильного пути сигнализацию два желтых огня на все пути.

Входной светофор карликового типа допускается сохранять только во временных устройствах, включаемых в период производства ремонтных и восстановительных работ. ПТЭ п. 6.6. разрешает установку входного светофора и предупре-

дительного к нему с левой стороны. При этом оба светофора должны устанавливаться с одной стороны.

1.7. Сигнализация безостановочного пропуска при движении с правильного пути на неправильный не предусматривается.

1.8. Путевыми устройствами АПС в маршрутах приема и отправления по неправильному пути оборудуются все рельсовые участки в маршрутах по главным путям, а также боковые приемо — отправочные пути, с которых предусматриваются маршруты отправления по неправильному пути.

В действующих устройствах электрической централизации допускается на главных путях, при отправлении на неправильный путь, осуществлять кодирование только приемо-отправочного пути. При приеме с неправильного пути допускается стрелочные участки не кодировать.

2. Сигнализация при движении по станциям и перегонам, оборудованным автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством сигнализации и связи.

2.1. Автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи /АЛСО/ предусматривается, как правило, на однопутных участках.

2.2. В АЛСО используется система локомотивной сигнализации числового кода с сигнальными показаниями на локомотивном светофоре в соответствии с ИСИ.

Пояснительная записка

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	ЛИСТОВ
2	4

2.3. Минимальное расстояние между сигнальными знаками "Граница блок — участка" одного направления должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при служебном торможении со скорости 50 км/ч, установленной при движении по желтому показанию локомотивного светофора (ИДП п.1.34 и п.1.5), до полной остановки для пассажирского и грузового поездов с учетом расстояния, проходимого поездом за время смены показания локомотивного светофора с желтого на красно-желтое и восприятия сигнала машинистом. (9с)

2.4. На перегонах перед блок-участком, занятым поездом, предусматривается защитный участок.

Длина защитного участка должна быть не менее длины тормозного пути автостопного торможения с момента появления на локомотивном светофоре красного огня для поезда, следующего со скоростью $V_{кж}$ (60 км/ч), а сумма длин защитного участка и предыдущего блок-участка должна быть не менее длины тормозного пути автостопного торможения с момента появления на локомотивном светофоре красно-желтого огня для поезда, следующего с максимальной реализуемой в данном месте скорости ($V_{м.р.}$), но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых.

Перед входным светофором с запрещающим сигнальным показанием защитный участок не предусматривается. При этом длина предвходного блок-участка должна быть не менее тормозного пути, при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов, и, кроме того, должна быть не

менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда.

2.5. Перед блок — участком, кодируемым кодом "КЖ", код "Ж", как правило, подается в рельсовые цепи двух блок-участков.

Длина блок-участков, в которые подаются коды "Ж", должна быть не менее тормозного пути при служебном торможении, определенного в данном месте, для снижения скорости с установленной до скорости 50 км/ч. с учетом пути, проходимого поездом за время смены показаний — 9с.

2.6. На станциях, к которым примыкают перегоны, оборудованные АЛСО, на выходных светофорах сохраняется основное значение разрешающих показаний.

Основные разрешающие значения сигналов, подаваемые светофорами, дополняются показанием "один лунно-белый огонь" непрерывно горящий.

2.7. Необходимость установки в системе АЛСО предупредительного светофора определяется начальником железной дороги, исходя из местных условий.

Предупредительный светофор от входного должен устанавливаться в начале предвходного блок-участка.

Пояснительная записка

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	ЛИСТОВ
3	4

3. Сигнализация в системах автоблокировки с защитными участками.

Новые системы автоматической блокировки должны проектироваться с защитными участками.

Перед входным светофором как на двухпутных по правильному пути, так и на однопутных линиях защитного участка не предусматривается.

На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, длина защитного участка должна быть не менее длины тормозного пути автостопного торможения со скорости $V_{\text{ж}}$ (60 км/ч); на участках, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью более 80 км/ч, кроме того, сумма длин защитного участка и предыдущего блок-участка должна быть не менее длины тормозного пути автостопного торможения с максимальной реализуемой в данном месте скорости ($V_{\text{м.р.}}$).

4. Различные случаи сигнализации.

4.1. Сигнализация при отправлении на ответвление, оборудованное электрожелезнодорожной системой.

Белый огонь на входном светофоре, дополненный показанием маршрутного указателя, означает готовность поездного маршрута на ответвление с электрожелезнодорожной системой.

4.2. Сигнализация при осаживании составов — взамен стр. 48 РУ-30-80.

Предназначается для применения на крупных тупиковых станциях и позволяет повысить пропускную способность станции при осаживании составов на свободные пути ранжирного парка поездным локомотивом, так как сигнализация "2 белых огня" на светофорах ПМЧ1-ПМЧ3 означает, что все маневровые маршруты по трассе маршрута осаживания установлены, замкнуты и светофор М4 сигнализирует двумя белыми огнями.

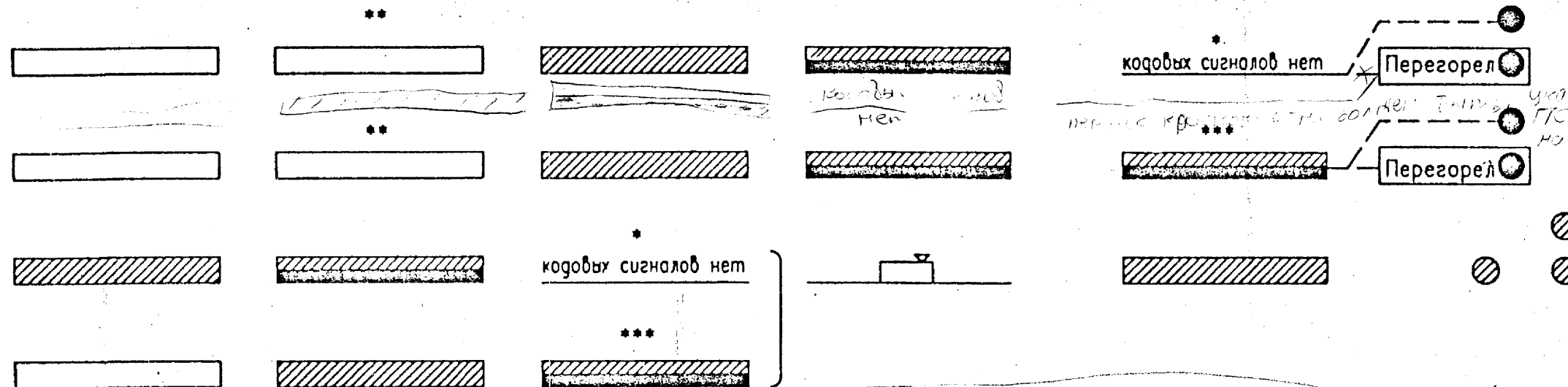
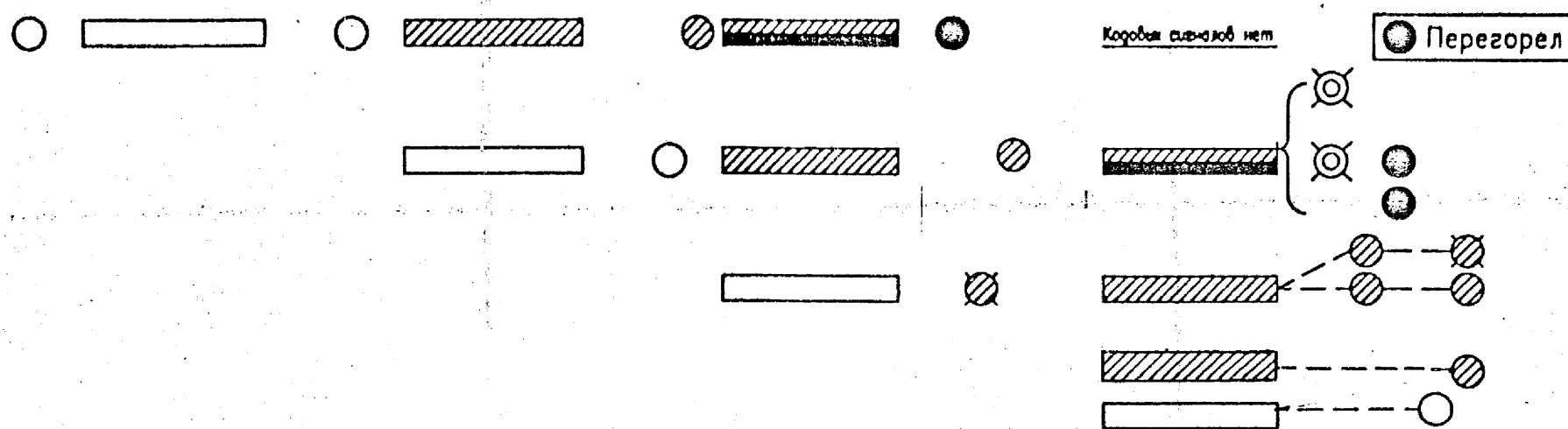
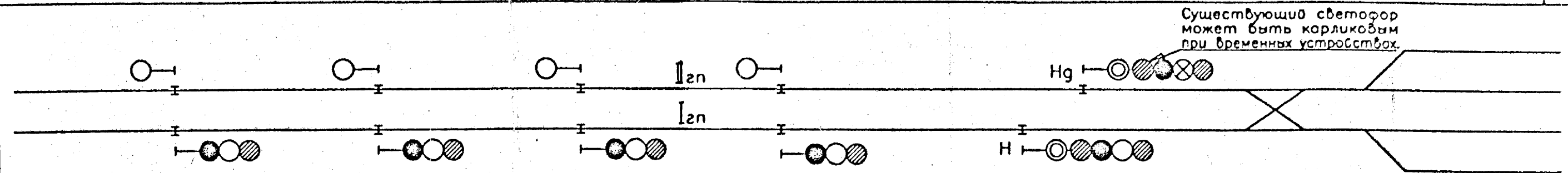
Аналогичное решение может применяться и при подходе составов к перрону.

5. В РУ-30-80 лист 18 стр. 26И приведена сигнализация на станции при расстоянии между светофорами менее тормозного пути, случай 3, где вместо световых указателей из-за отсутствия между маршрутным и входным светофорами тормозного пути применена четырехзначная сигнализация на входном светофоре. В дополнениях к РУ-30-80 приведены различные варианты применения четырехзначной сигнализации на светофорах входных, маршрутных и выходных.

Пояснительная записка

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	ЛИСТОВ
4	4



* Защитный участок перед красным огнем входного светофора или перед занятым блок-участком. Длина защитного участка должна быть не менее тормозного пути со скорости $V_{жк}$ при автостопном торможении, а также длина защитного участка и участка, кодируемого кодом "Ж", должна быть не менее тормозного пути с установленной скоростью на участке при автостопном торможении.

**В блок-участок включается код "Ж", если длина следующего участка не обеспечивает снижения скорости с установленной до 50км/ч при служебном торможении

При временных устройствах, допускающих двухстороннее движение по одному из путей при капитальном ремонте второго пути, допускается сохранять ограничение скорости движения по отмеченному блок-участку.

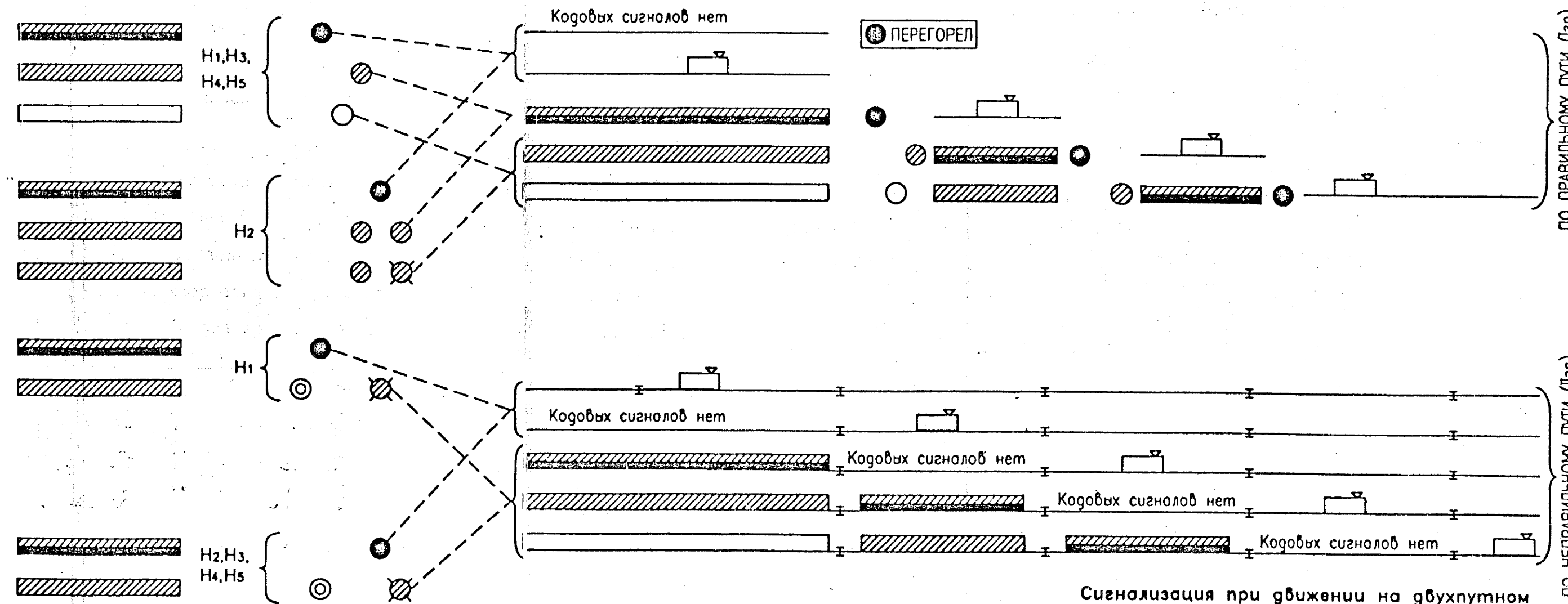
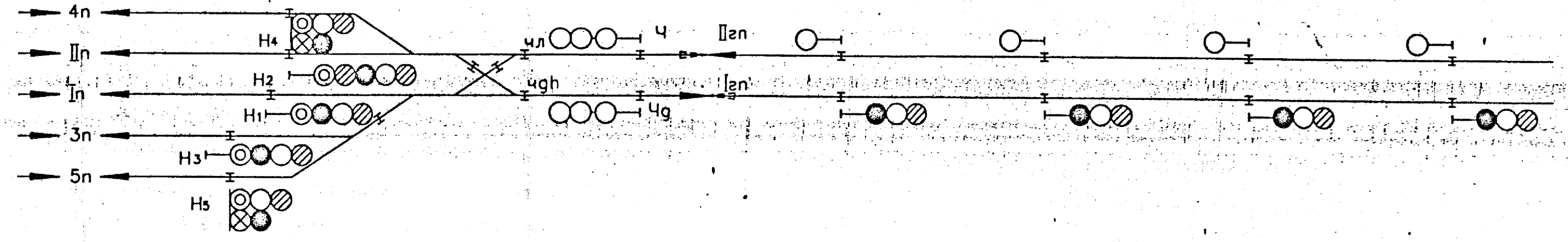
*** Для системы АБ без защитных участков при движении по неправильному пути.

Примечание: Сигнализацию при установке предупредительного светофора к светофору Нг см. стр. 15.

Сигнализация при движении на двухпутном перегоне с двухсторонним движением. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора. Показания путевых и локомотивных светофоров.

Дополнения к РУ-30-80

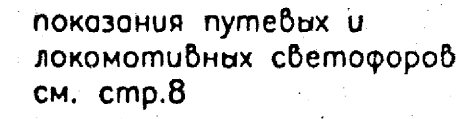
Разработано: М.И.Тришук, 1980 г.



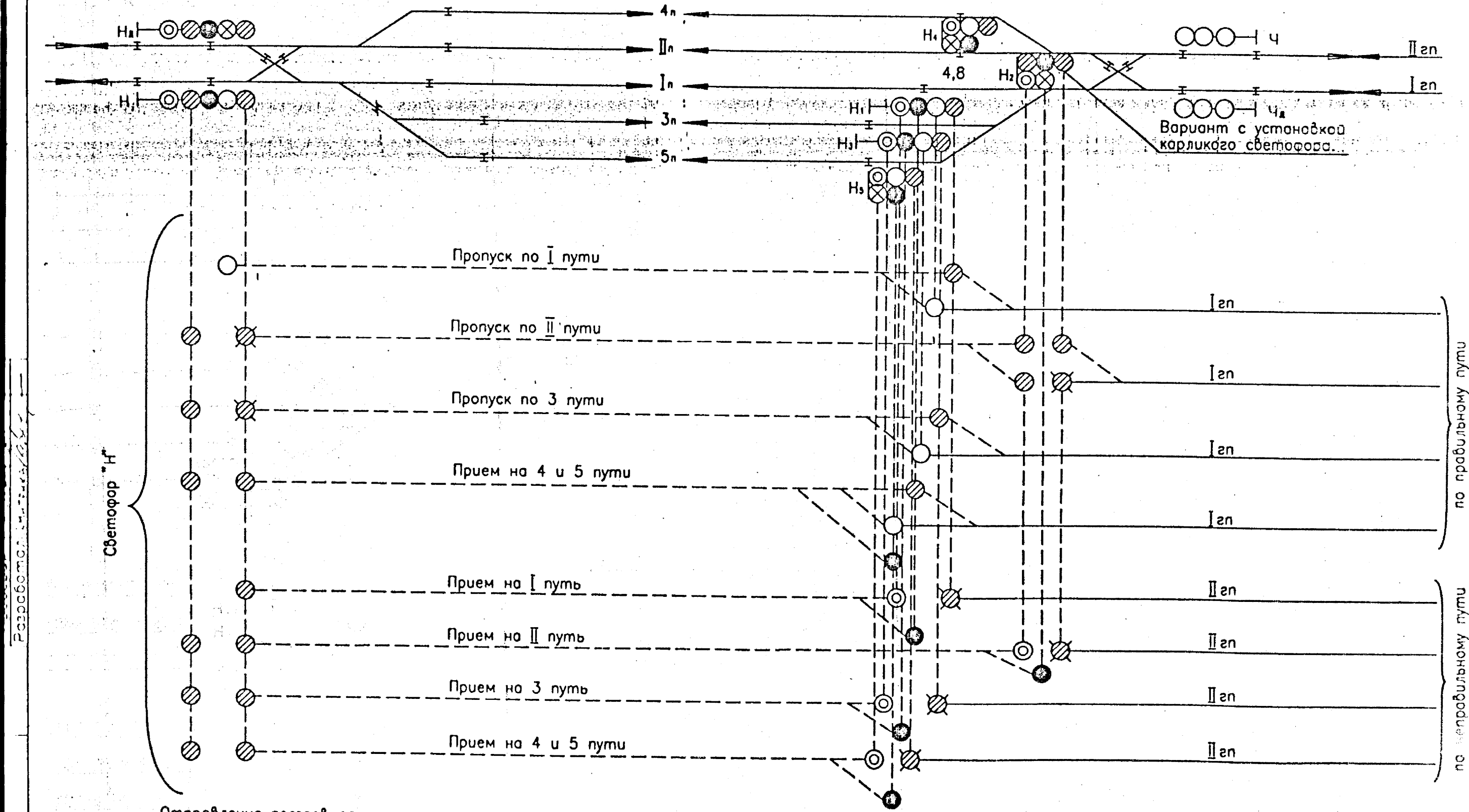
Отправление поездов по пригла-
сительному сигналу и ключу-
жезлу по неправильному пути
запрещается

Кодирование прямо-отправочных путей
и стрелочных участков см.п 1.8 пояснительной
записки.

Сигнализация при движении на двухпутном
переезде с двусторонним движением. Движение
по неправильному пути по сигналам локомотив-
ного светофора. Показания путевых и локомотив-
ных светофоров.

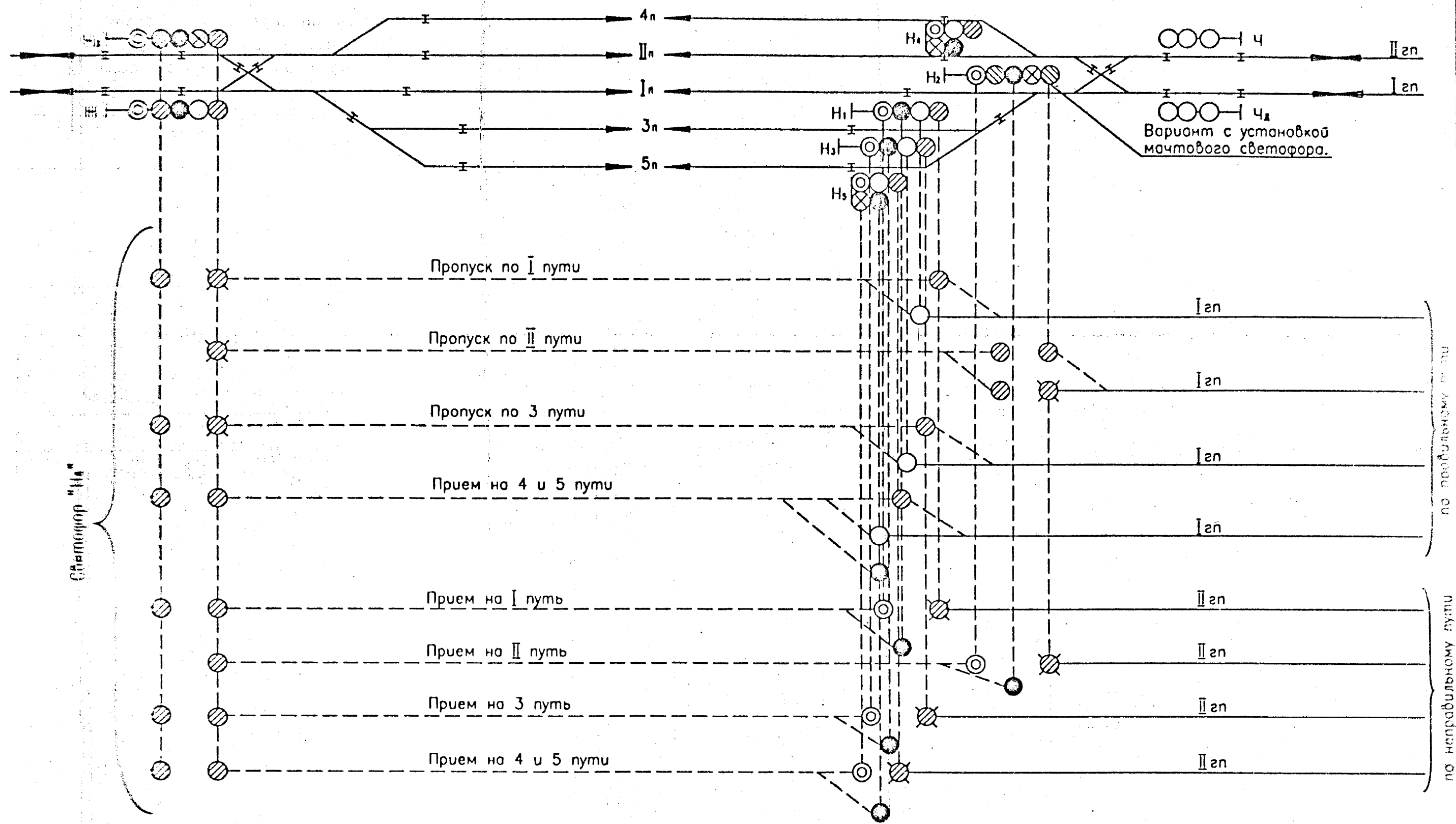


Сигнализация при приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах АБ.
Движение по неправильному пути
по сигналам локомотивного светофора
при временных устройствах,
допускающих двухстороннее движение
по одному из путей при капитальном
ремонте второго пути /ПТЗ п 6.21./



Отправление поездов по пригласительному сигналу и ключу-жезлу по неправильному пути запрещается.
 Установка светофора "Ha" с левой стороны допустима только при отсутствии габарита установки с правой стороны по направлению движения.
 В действующих устройствах допускается сохранение на светофоре сигнализации "два желтых огня".

Сигнализация при отправлении на двухпутный перегон с двухсторонним движением. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора. Прием с правильного пути.

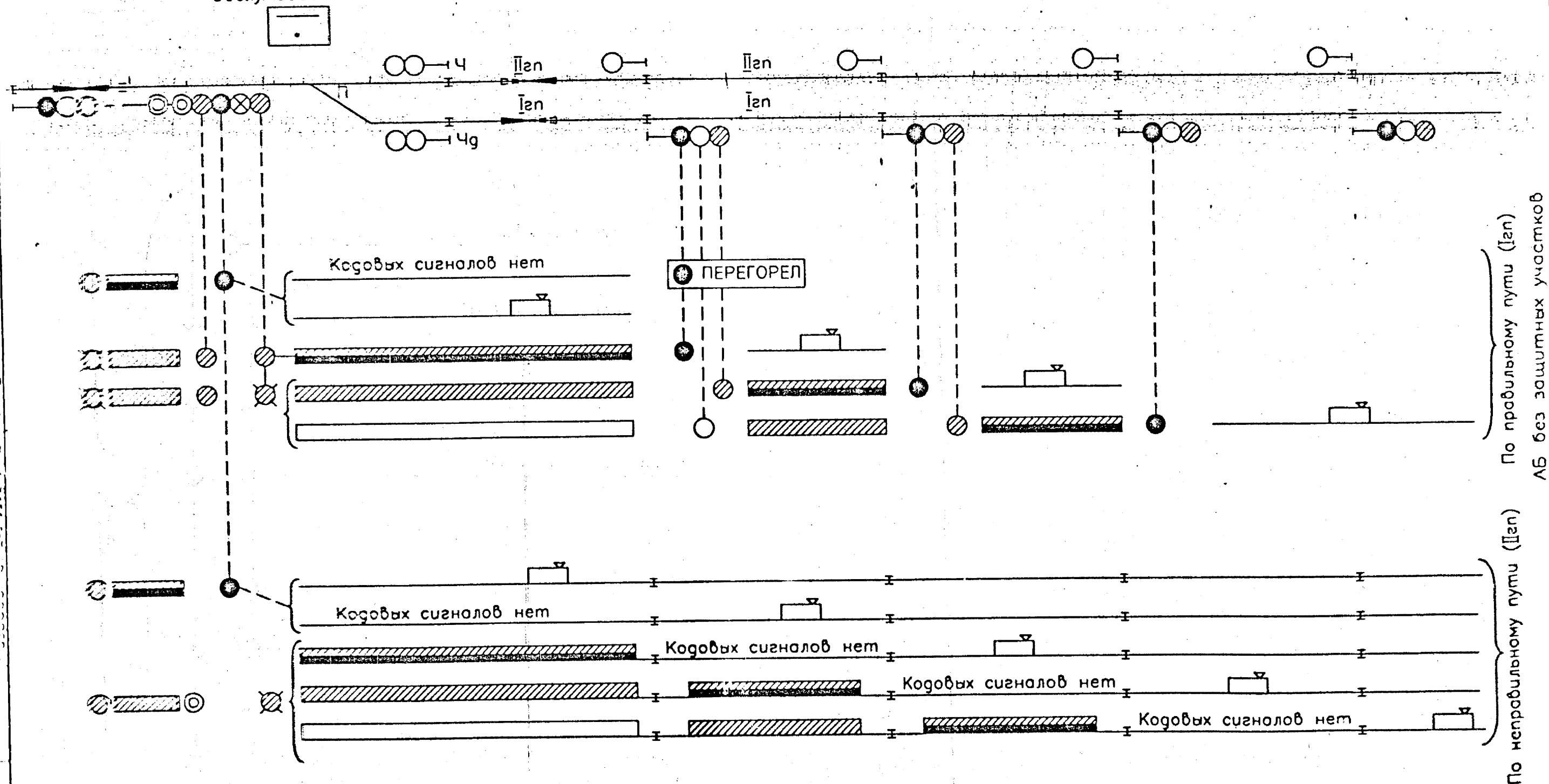


Светофор "Н4"

Эксплуатация поездов по пригласительному сигналу и
 «точка-желез» по неправильному пути запрещается.
 Установка светофора "Н4" с левой стороны допустима
 только при отсутствии габарита установки с правой
 стороны по направлению движения.
 В действующих устройствах допускается сохранение
 на светофоре сигнализации «два желтых огня».

Сигнализация при отправлении
 на двухпутный перегон с двухсторонним
 движением. Движение по неправильному
 пути по сигналам локомотивного светофора.
 Прием с неправильного пути.

Обслуживающая пост



Отправление поездов по пригласительному сигналу и ключу-желез по неправильному пути запрещается. Белый огонь на светофоре "Н" не может быть использован в качестве пригласительного сигнала для пропуска поездов по правильному пути до первого проходного светофора.

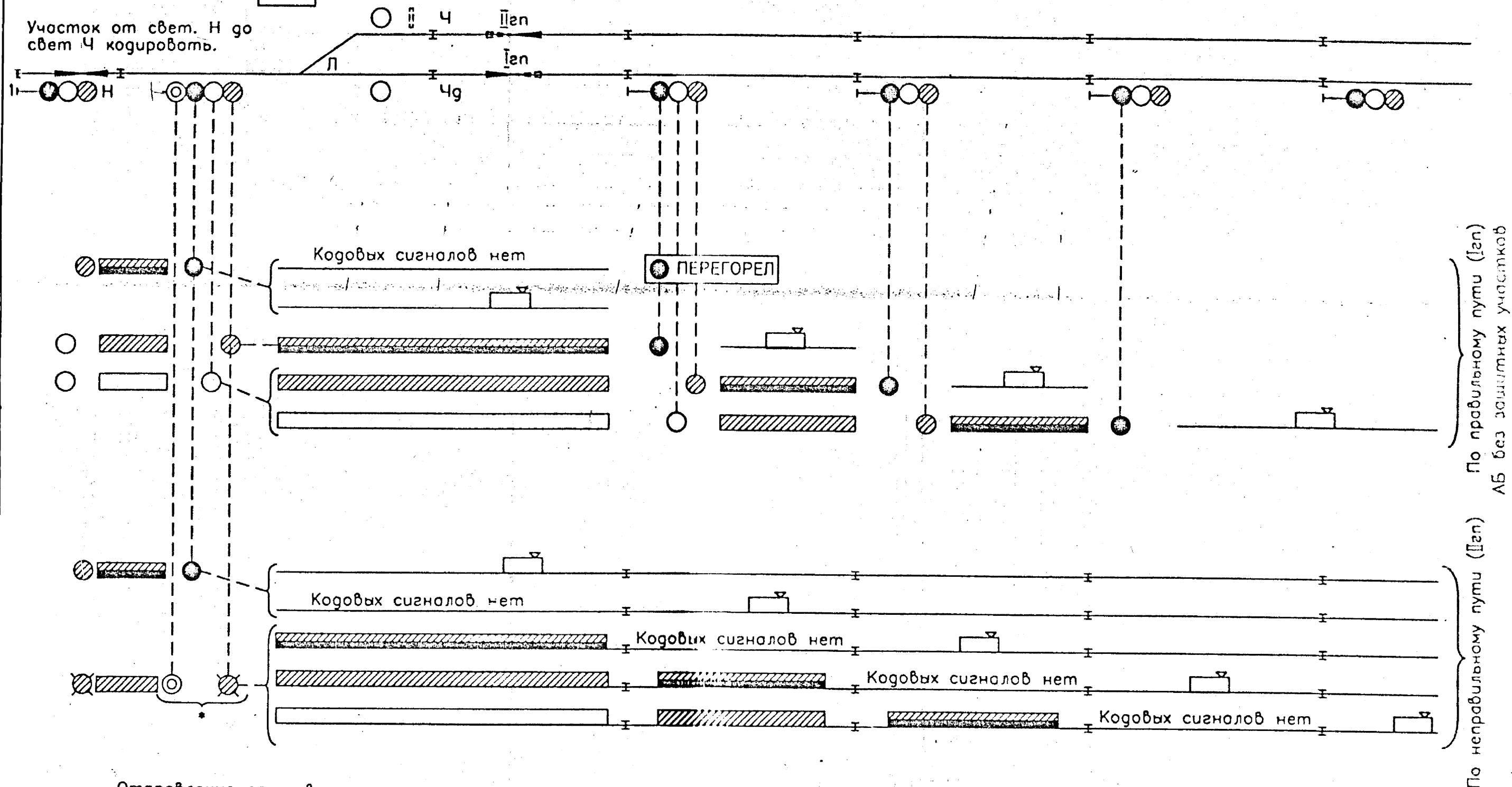
Сигнализация при отправлении
на двухпутную вставку с двухсторонним
движением. Движение по неправильному
пути по сигналам локомотивного светофора

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	Листов
1	2

Не Обслуживаемый пост

Участок от свет. Н до
свет Ч кодировать.



Отправление поездов по пригласительному сигналу и ключу-жезлу по неправильному пути запрещается. Белый огонь на светофоре "Н" не может быть использован в качестве пригласительного сигнала для пропуска поездов по правильному пути до первого проходного светофора.

- * Сигнализация сохраняется при стрелочном переводе марки 1/18. Зеленая полоса устанавливается только на светофоре "Ч".

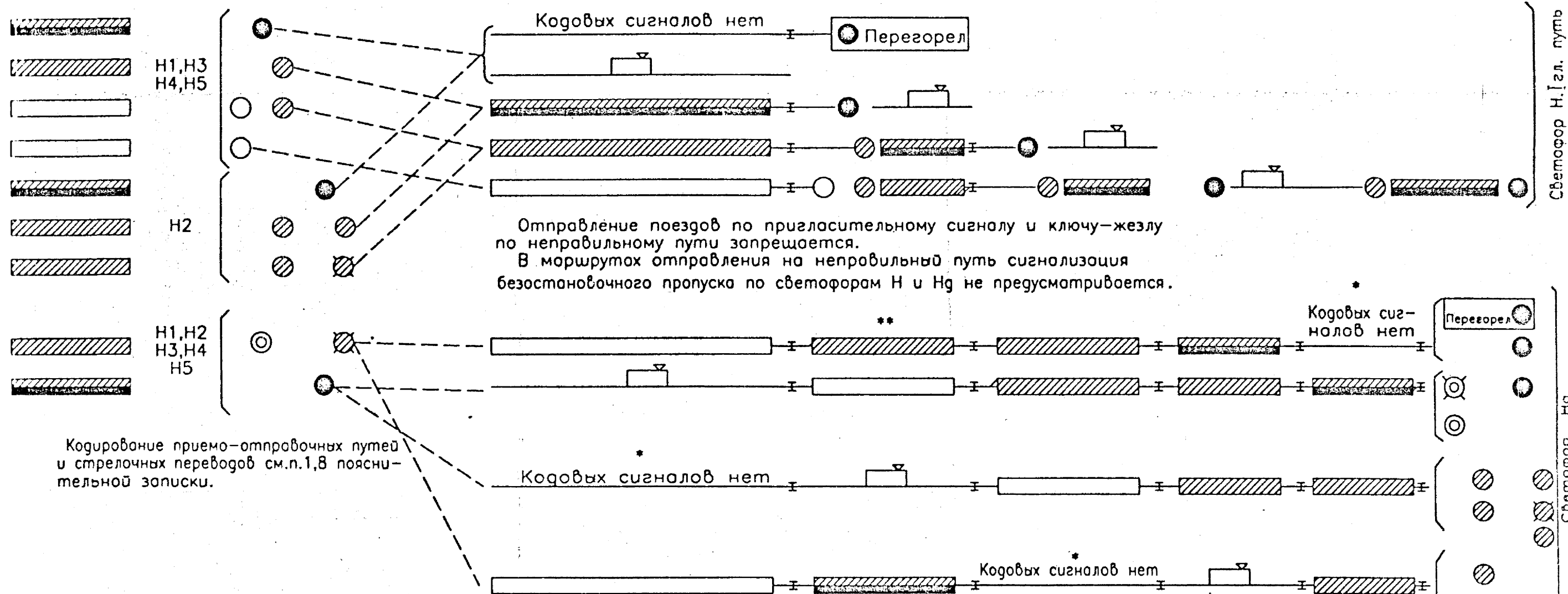
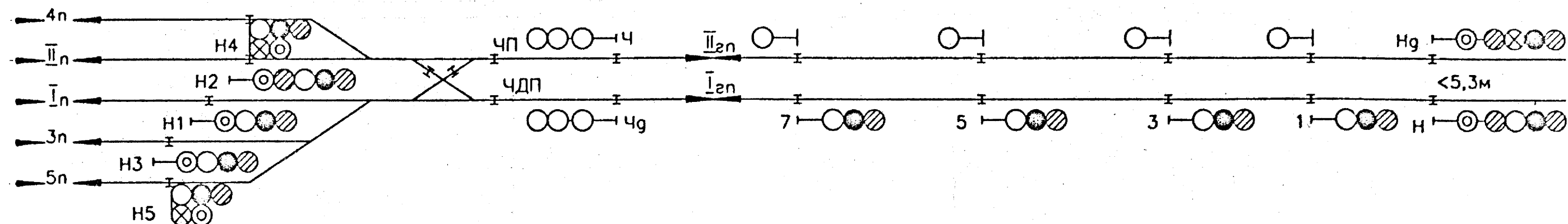
Сигнализация при отправлении
на двухпутную вставку с двухсторонним
движением. Движение по неправильному
путей по сигналам локомотивного светофора

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	Листов
2	2

2





Светофор Н. Изл. путь

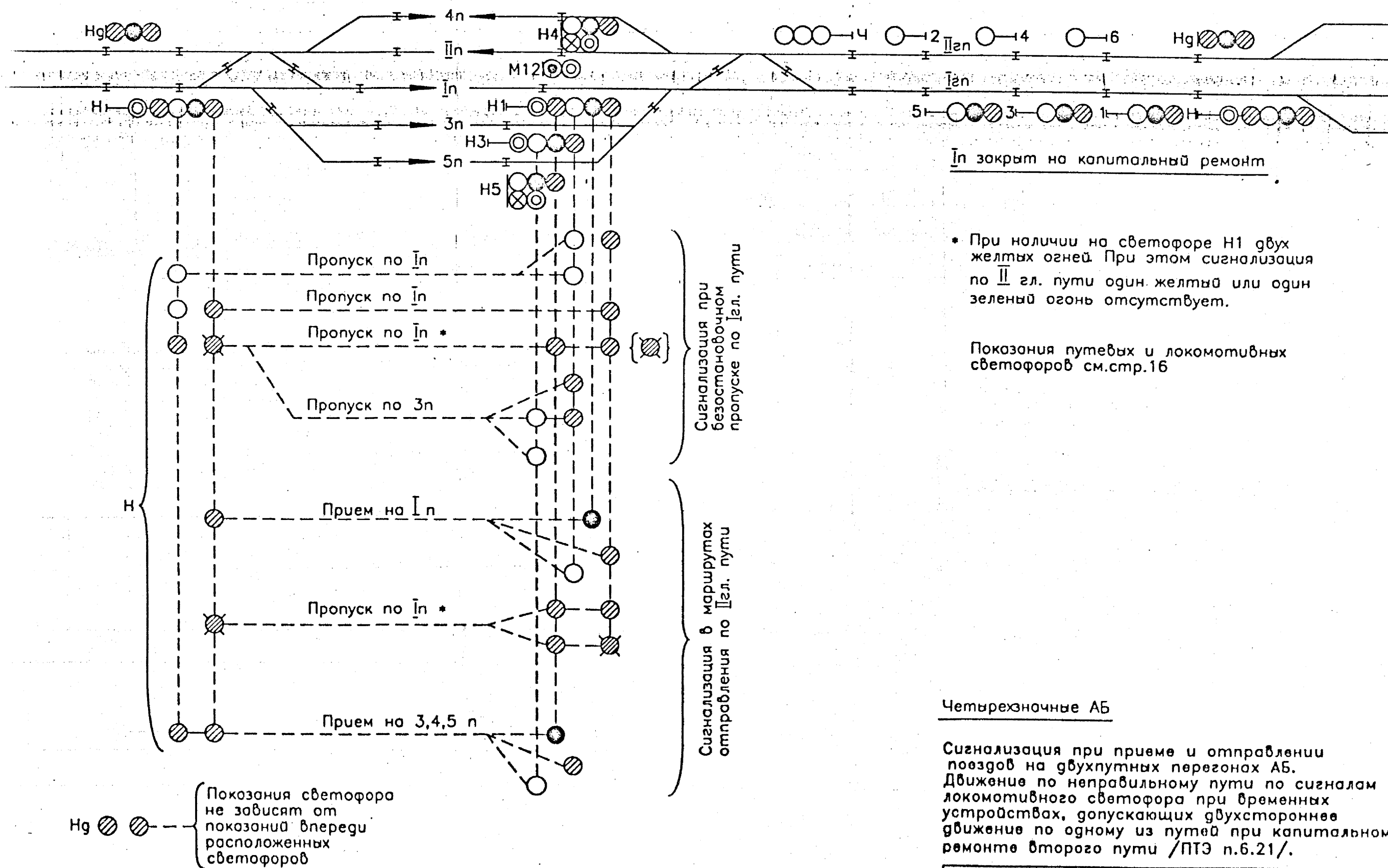
	H	C
	I	O
		E
		T
		G
		C

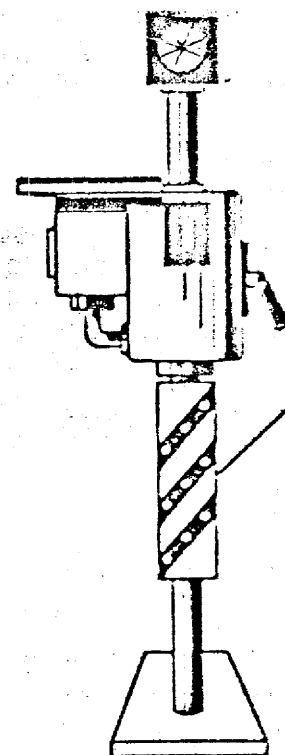
* Защитный участок перед красным огнем входного светофора или перед занятым блок-участком. Длина защитного участка /из одного или более блок-участков/ должна быть не менее тормозного пути со скорости $V_{кж}$ при автостопном торможении, а также длина защитного участка и участка, кодируемого кодом "КЖ", должна быть не менее тормозного пути с установленной скорости при автостопном торможении.

* Суммарная длина блок-участков, кодируемых кодом желтого огня, должна обеспечивать снижение скорости поезда при служебном торможении с установленной до 50 км/ч.

Четырехзначная АБ

Сигнализация при движении на двухпутном перегоне.
Движение по неправильному пути по сигналам локо-
мотивного светофора. Показания путевых и локо-
мотивных светофоров.

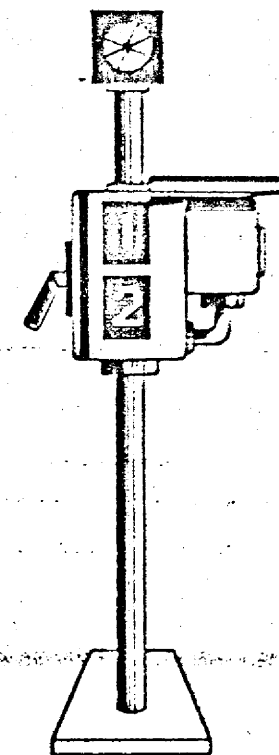




Слабестительная табличка устанавливается на указателе предвходного блок-участка.

Вид и нумерация указателя "Граница блок-участка" для нечетных поездов.

При использовании автоматической локомотивной сигнализации, как самостоятельного средства сигнализации в связи /АЛСО/, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки со светоотражателями и цифровыми литерными табличками. Указатели устанавливаются на расстоянии не менее 3100мм от оси пути. На однопутных участках указатель "Граница блок-участка" размещается со стороны установки километровых знаков и имеет сигнальное значение для нечетных и четных поездов.



Вид и нумерация указателя "Граница блок-участка" для четных поездов

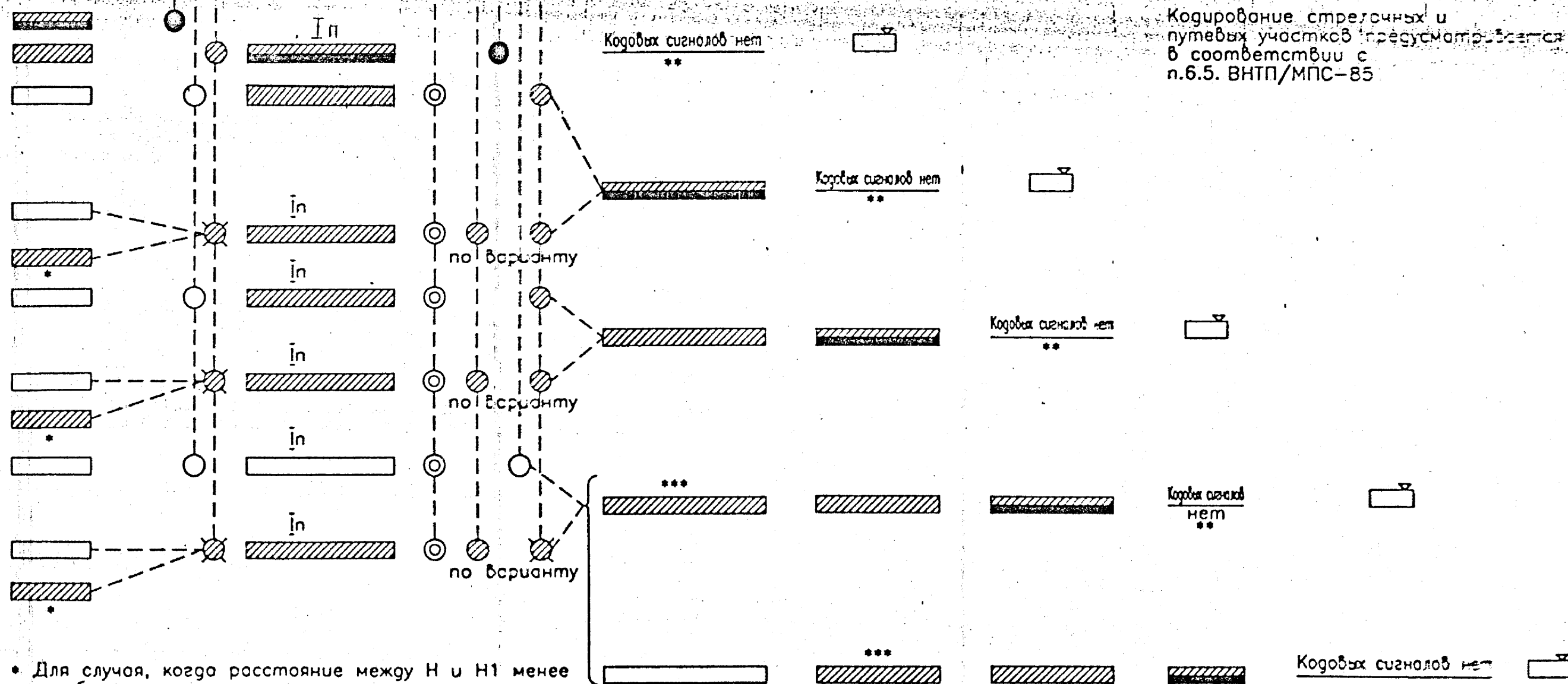
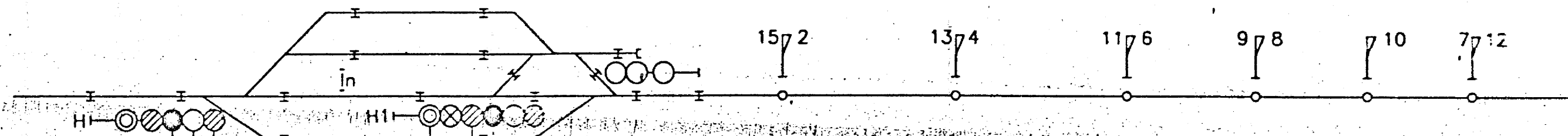
В том случае, когда для одного из направлений движения указатель не является границей блок-участка, светоотражатель и цифровые литерные таблички для данного направления движения на нем не устанавливаются. Нумерация знаков аналогична нумерации проходов светофоров автоблокировки. Условно-разрешающий сигнал, при необходимости, устанавливается на отдельной мачте.

Указатель "Граница блок-участка" при АЛСО

Дополнения к РУ-30-80

Лист	Листов
1	1

Информация о состоянии и работе оборудования
Разработано: 1980 г. 10.10.80



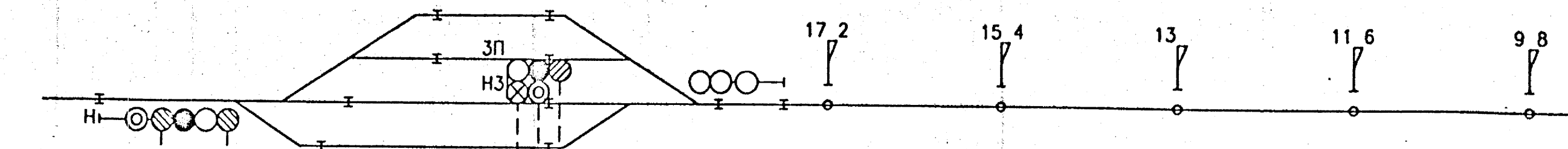
Кодирование стрелочных и
путевых участков предусматривается
в соответствии с
п.6.5. ВНТП/МПС-85

- Для случая, когда расстояние между Н и Н1 менее
требуемого тормозного пути для снижения
скорости с max. реализуемой до 40км/ч.
- Защитный участок перед блок-участком занят
поездом. Длина защитного участка (из одного или
двух смежных блок-участков) должна быть не менее
длины тормозного пути со скорости V_{кж} при
автостопном торможении.
- Длина блок-участка /одного или более/ кодируемого
кодом желтого огня должна обеспечивать снижение с
максимальной скорости в данном месте до 50км/ч
при применении служебного торможения.

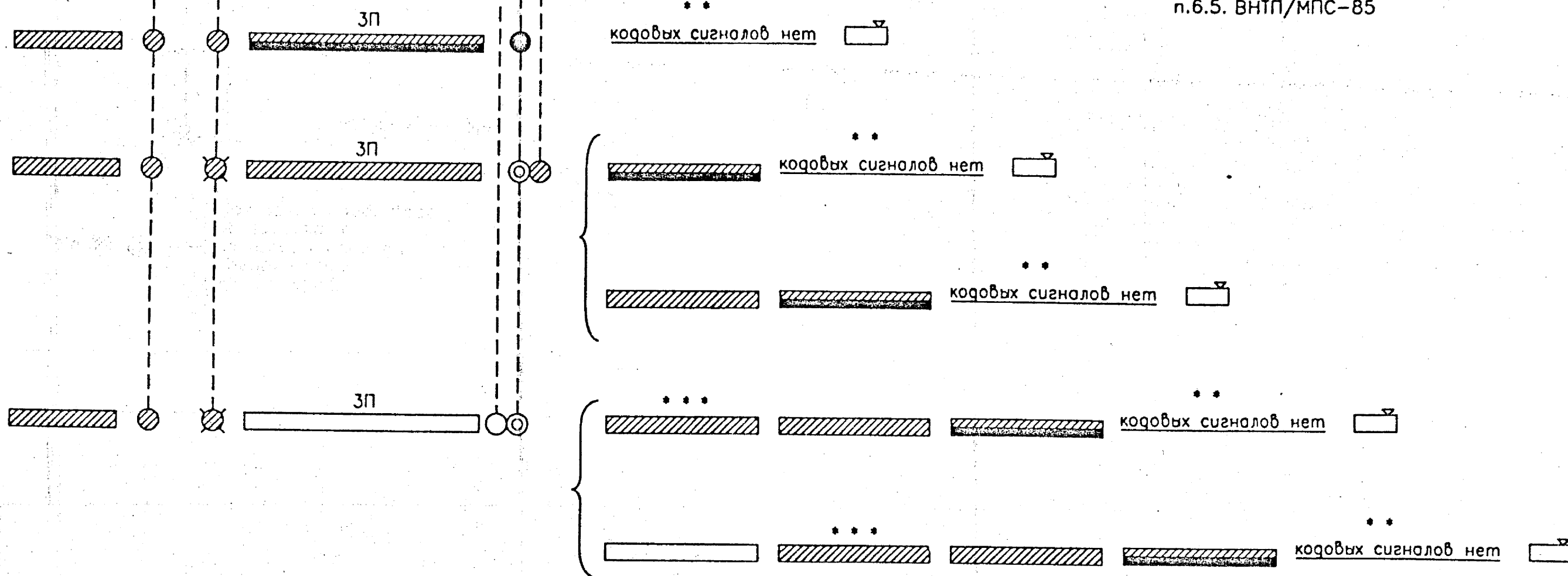
Сигнализация при отправлении на перегон,
оборудованный АЛСО.
Движение по главному пути.

Дополнения к РУ-30-80

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Проверил	Маточкин	И.И.
			Разработал	А.И. Григорьев	10.12.85



Кодирование стрелочных и
путевых участков предусматривается
в соответствии с
п.6.5. ВНТП/МПС-85



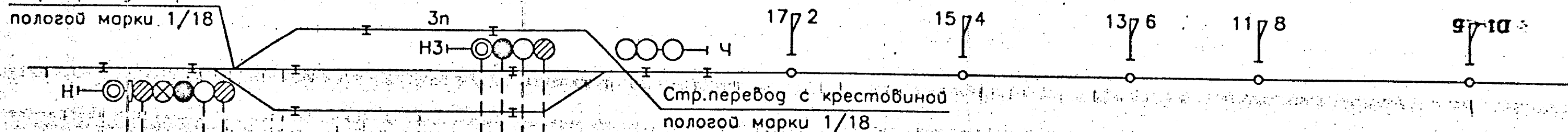
См. примечания ** и *** на стр.19

Сигнализация при отправлении на перегон,
оборудованный АЛСО.
Движение по боковому пути.

Дополнения к РУ-30-80

Лист	Листов
	1

Стр.перевод с крестовиной
пологой марки 1/18



Кодирование стрелочных и
путевых участков предусматривается
в соответствии с
п.6.5. ВНТП/МПС-85

Кодовых сигналов нет
**

Кодовых сигналов нет
**

Кодовых сигналов нет
**

Кодовых сигналов
нет
**

Кодовых сигналов нет
**

См. примечания ** и *** на стр.19

Сигнализация при отправлении на перегон,
оборудованный АЛСО.
Движение по боковому пути при стр.
переводах марки 1/18.

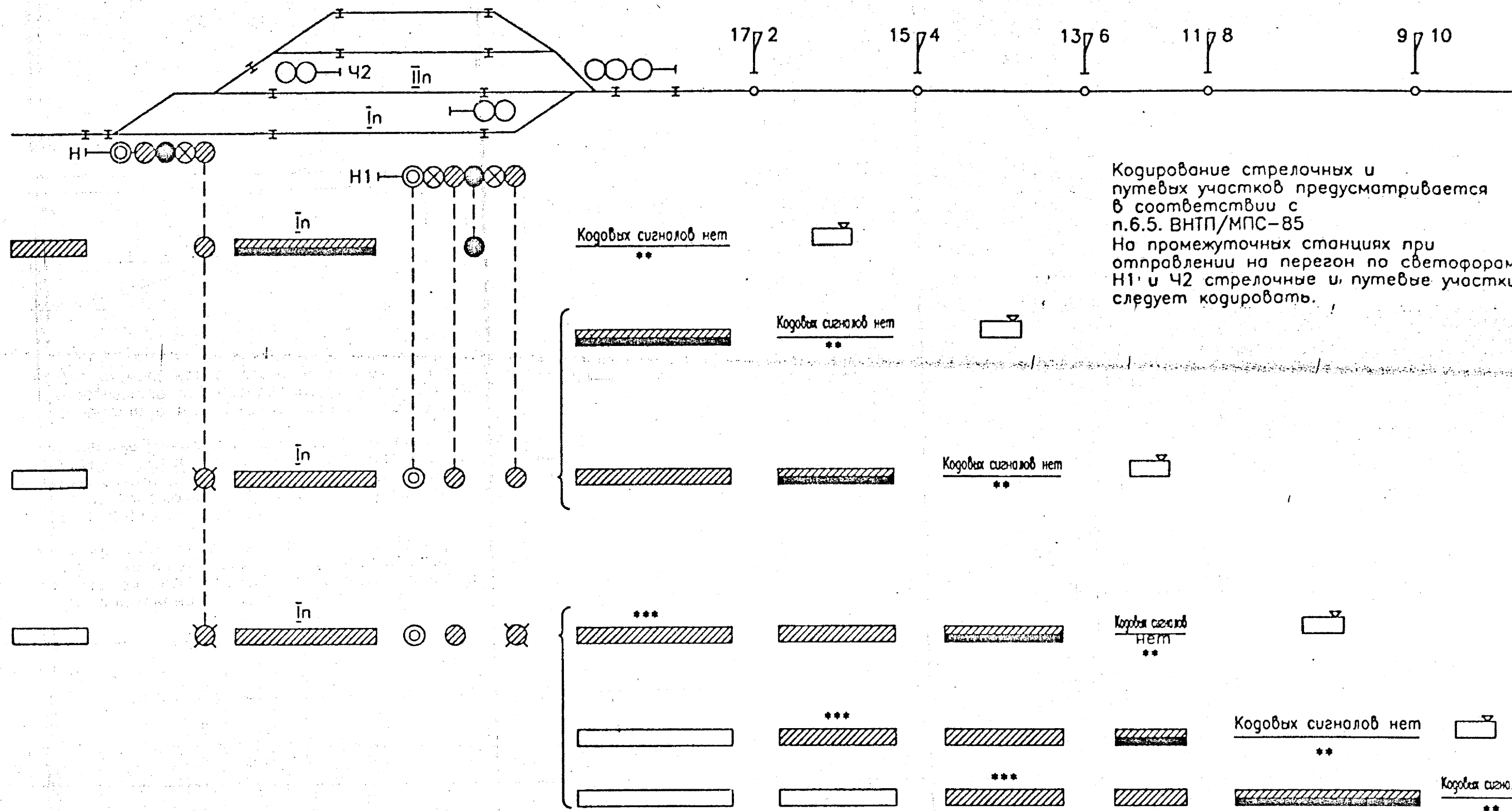
Дополнения к РУ-30-80

Лист	Листов
	1

Инв. № подл. Подпись и дата. Взам. инв. №

Проверил: М. И. С. / 12.12.85

Разработал: А. И. Г. / 12.12.85



Кодирование стрелочных и
путевых участков предусматривается
в соответствии с
п.6.5. ВНТП/МПС-85
На промежуточных станциях при
отправлении на перегон по светофорам
Н1 и 42 стрелочные и путевые участки
следует кодировать.

См. примечания ** и *** на стр.19

Сигнализация при отправлении на перегон,
оборудованный АЛСО.
Движение по главному пути с отклонением.

Дополнения к РУ-30-80

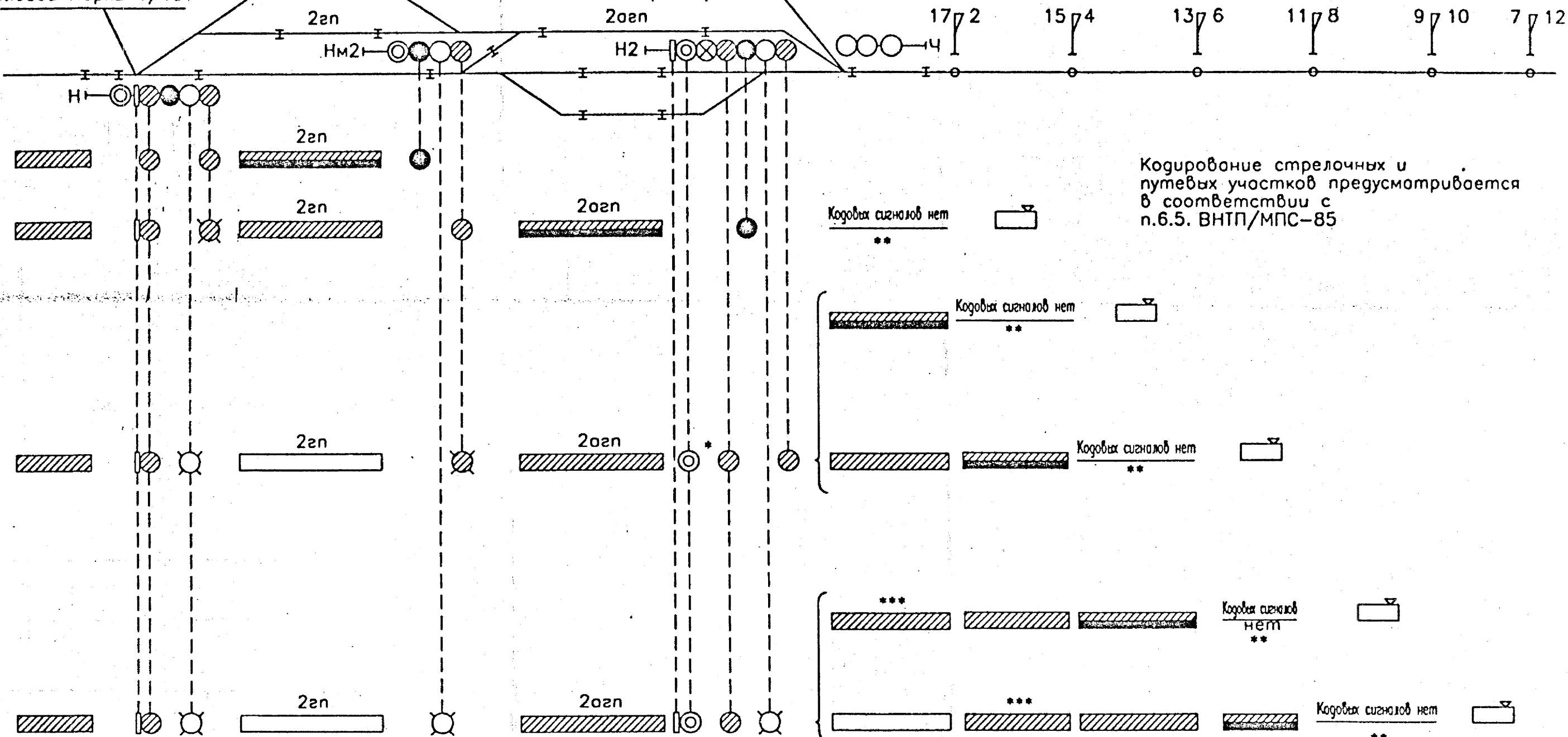
ЛИСТ	ЛИСТОВ
	1



Сигнализация при отправлении на перегон,
оборудованный АЛСО.
Движение по главному пути с отклонением
по стрел. переводу марки 1/18

Стр.перевод с крестовиной
пологой марки 1/18

Стр.перевод с крестовиной
пологой марки 1/18



Кодирование стрелочных и
путевых участков предусматривается
в соответствии с
п.6.5. ВНТП/МПС-85

Кодовых сигналов нет
**

Кодовых сигналов нет
**

Кодовых сигналов нет
**

Кодовых сигналов
нет
**

Кодовых сигналов нет
**

* Зеленая светящаяся полоса не включается,
т.к. скорость движения по желтому сигналу
локомотивного светофора после проследования
выходного светофора должна быть не более
50км/ч (п.1.5 ИДП).

См. примечание ** и *** на стр.19.

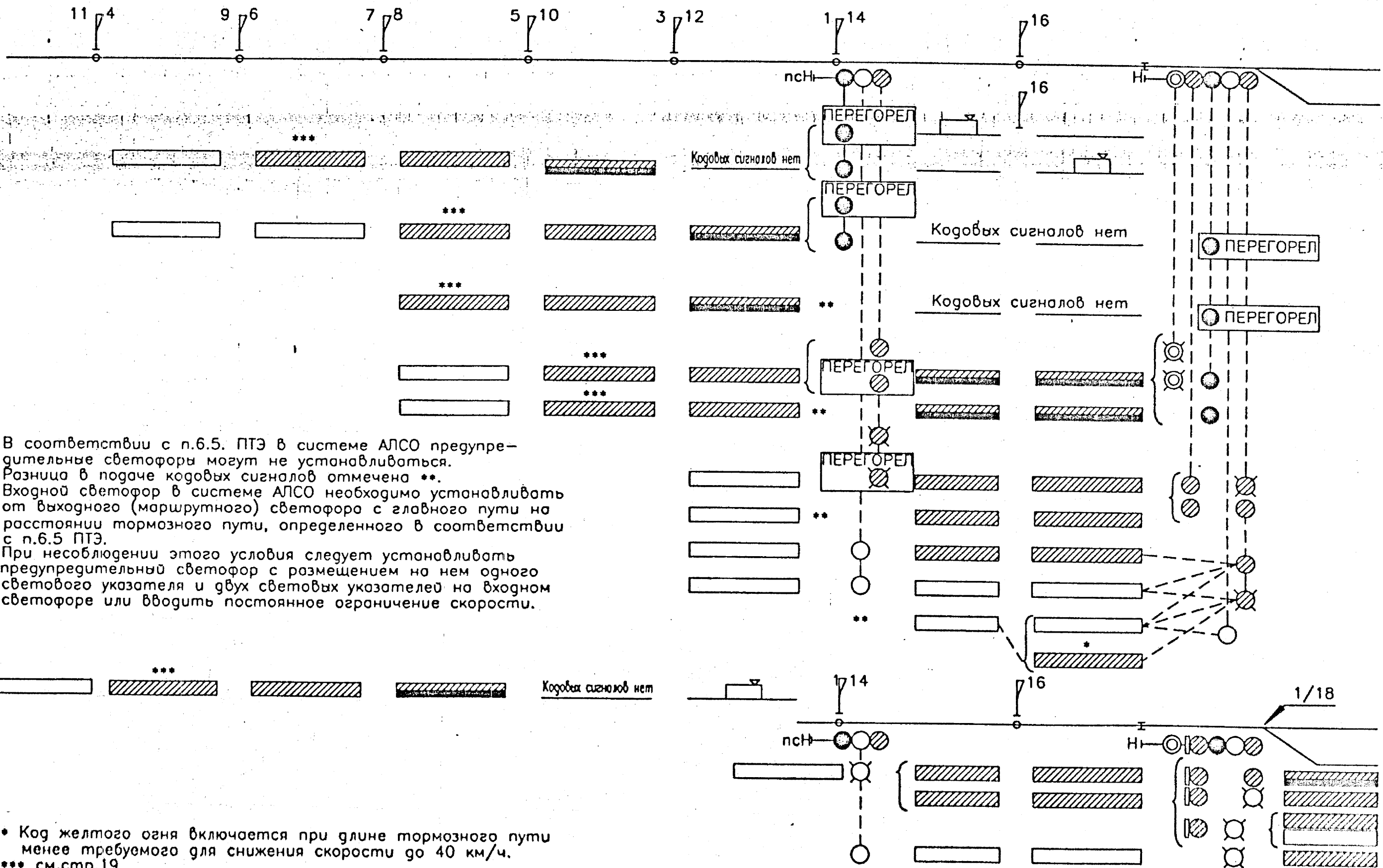
Сигнализация при отправлении на перегон,
оборудованный АЛСО.
Движение по боковому пути; разезд с
продольной схемой размещения путей и
стрелками 1/18.

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	ЛИСТОВ
	1

Инв.№ подл. Подпись и дата. Взам. инв.№

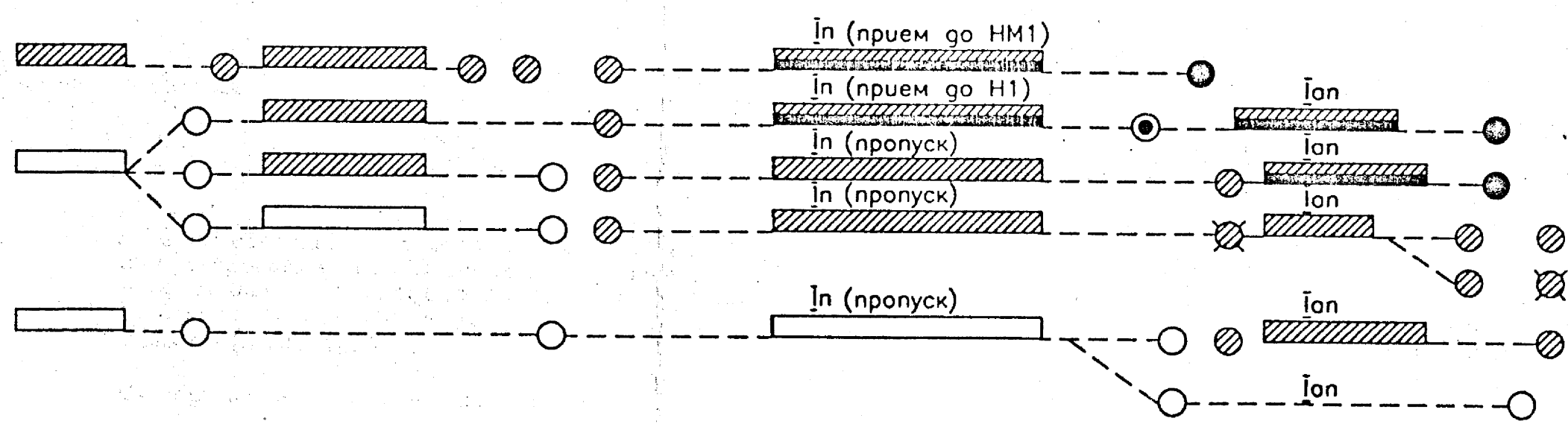
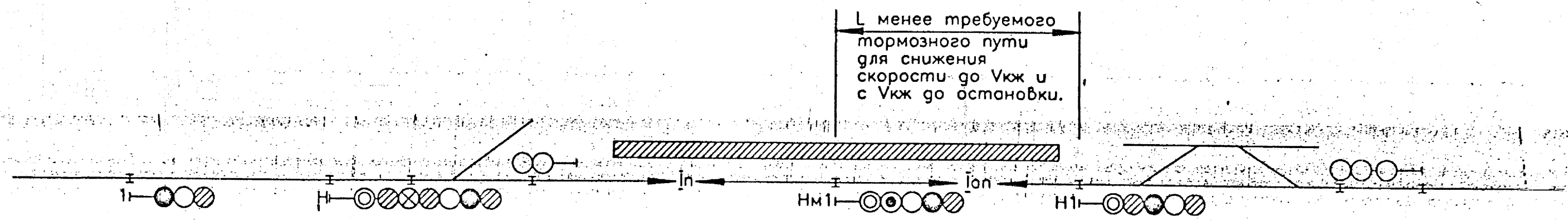
Проверил	Матюшкин	19.12.89
Разработал	Аммириев	19.12.89



В соответствии с п.6.5. ПТЭ в системе АЛСО предупредительные светофоры могут не устанавливаться. Разница в подаче кодовых сигналов отмечена **. Входной светофор в системе АЛСО необходимо устанавливать от выходного (маршрутного) светофора с главного пути на расстоянии тормозного пути, определенного в соответствии с п.6.5 ПТЭ. При несоблюдении этого условия следует устанавливать предупредительный светофор с размещением на нем одного светового указателя и двух световых указателей на входном светофоре или ввести постоянное ограничение скорости.

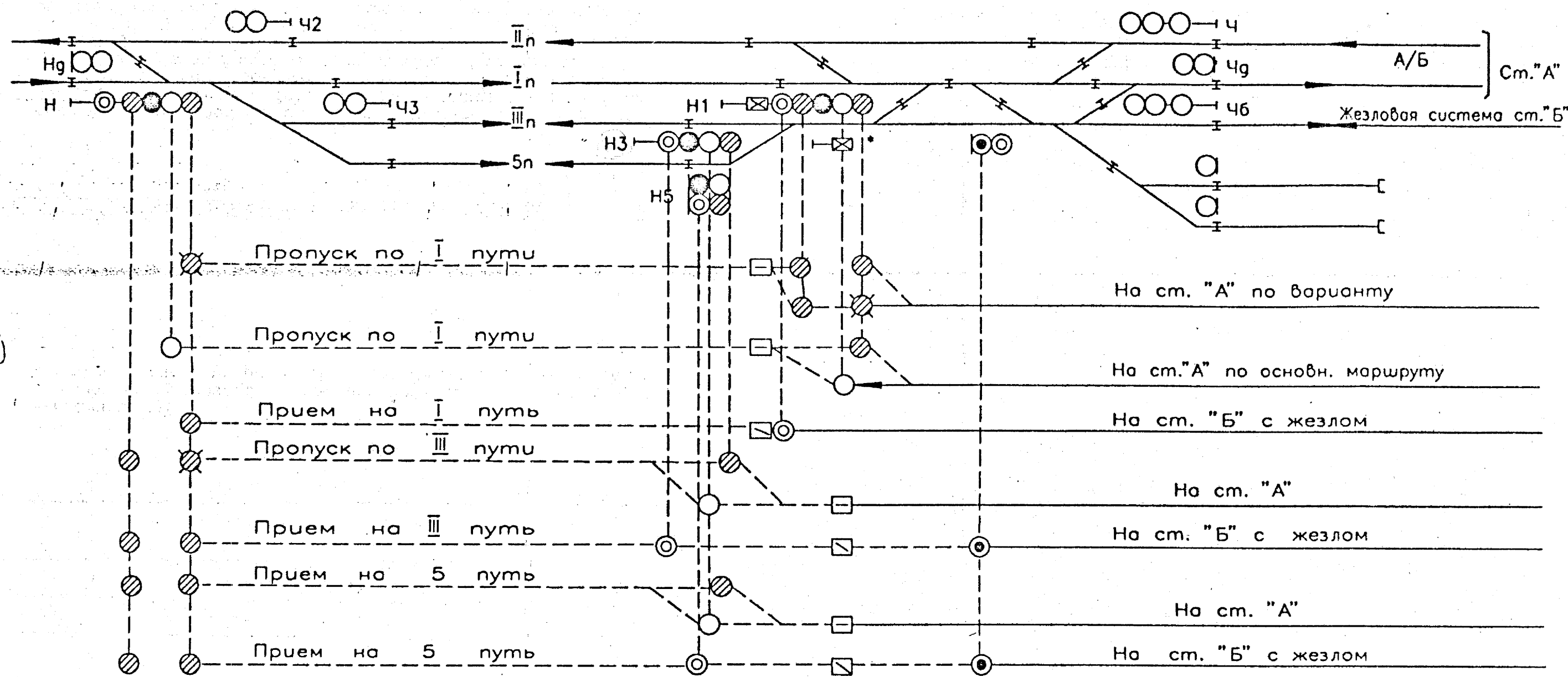
- Код желтого огня включается при длине тормозного пути менее требуемого для снижения скорости до 40 км/ч.
- *** см.стр.19.

Сигнализация входного и предупредительного светофора с перегона оборудованного АЛСО.



Сигнализация приема двух моторвагонных секций на главный путь.

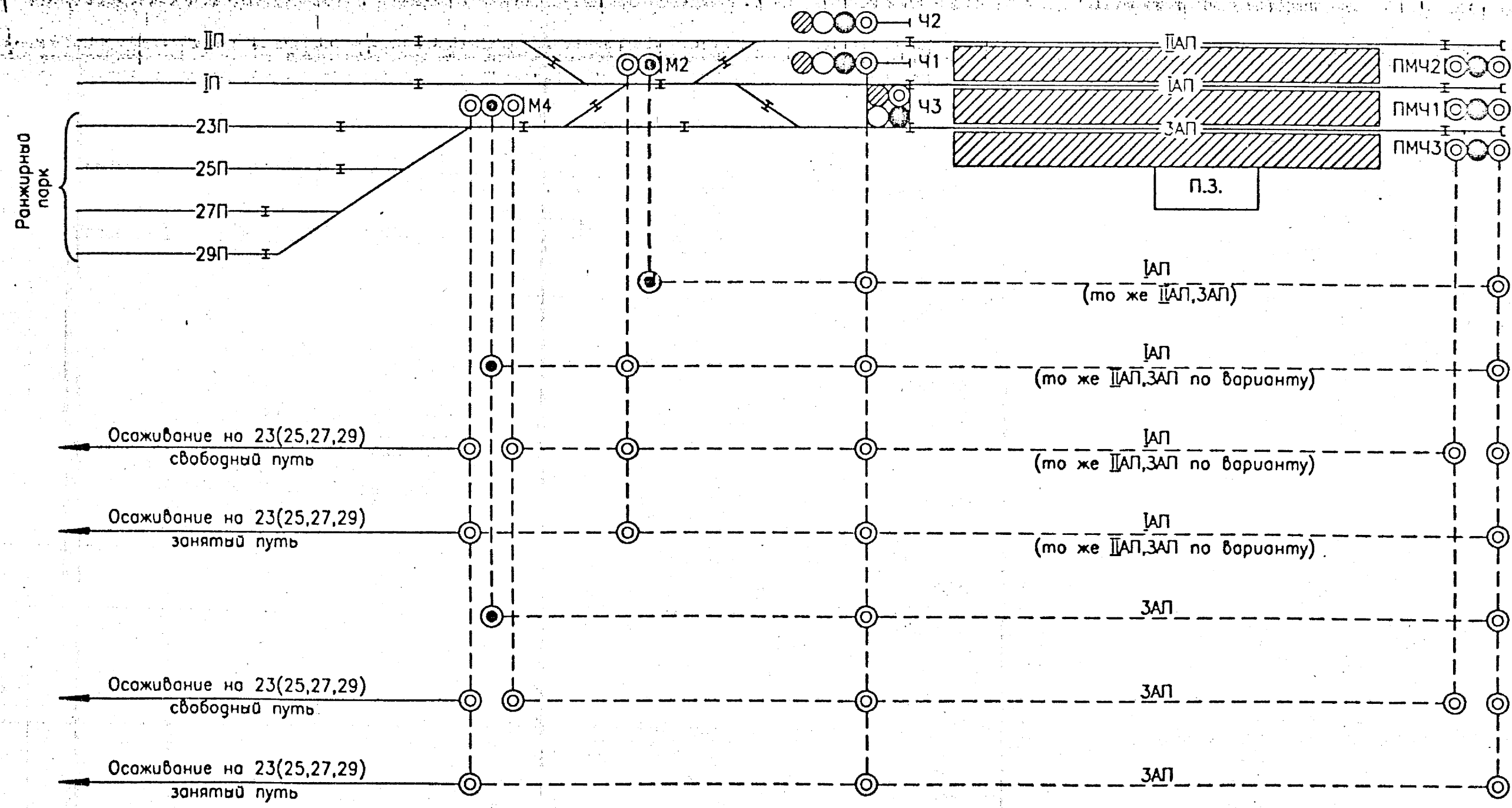
Инв. № подл.	Подпись и дата: Взам. инв. №	Проверил	Маточкин И.С.	Разработал	Андреев В.В.
--------------	------------------------------	----------	---------------	------------	--------------



• Маршрутный указатель устанавливается, если движение по маневровому показанию выходных светофоров возможно не только на перегон с жезловой системой.

Сигнализация при отправлении на ответвление, оборудованное электрожезловой системой

Проверил М.А.Точилин
Разработал А.И.Тришук

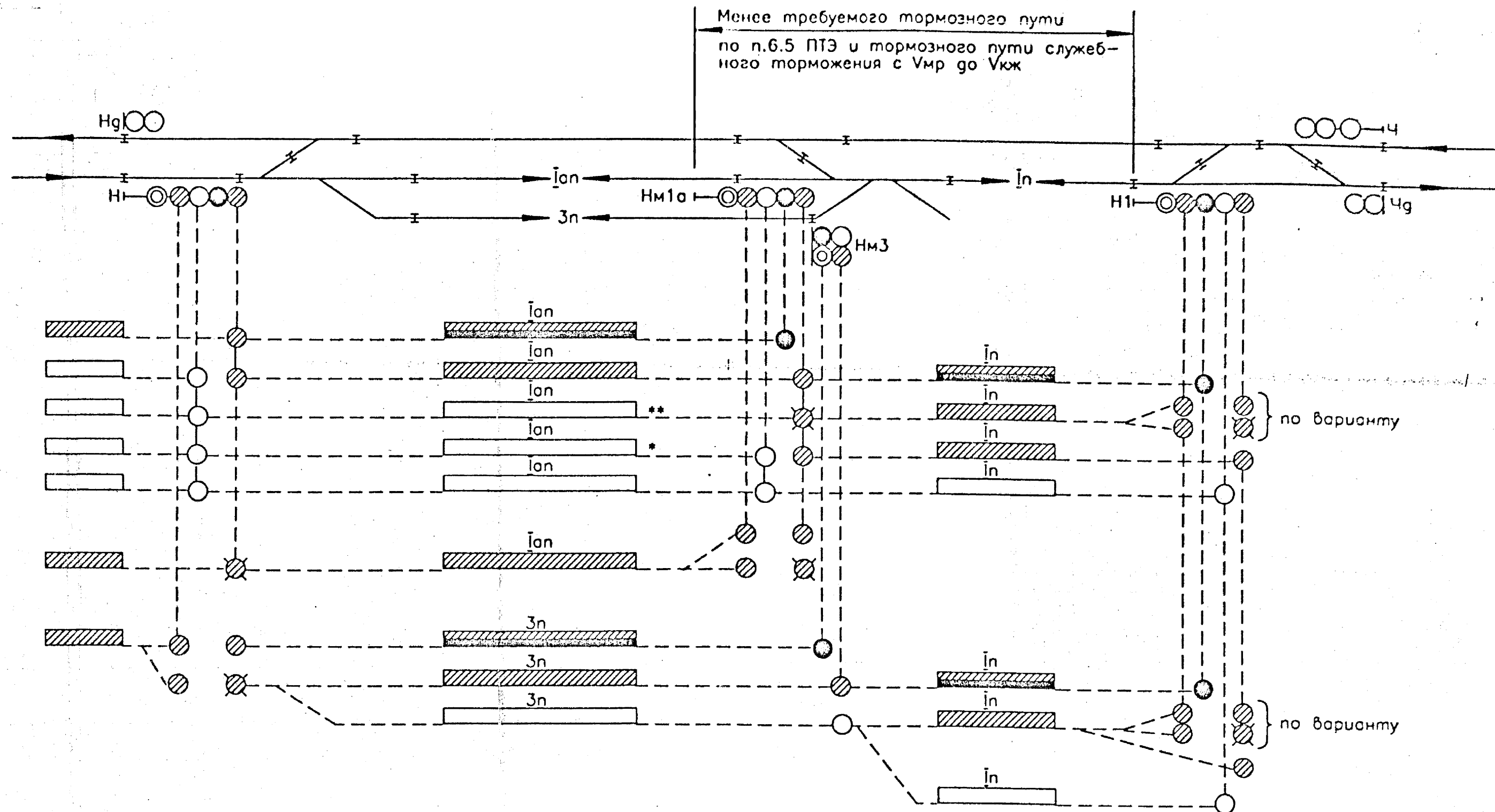


Отмена маршрутов с путей IАП, IIАП, ЗАП
в ранжирный парк по двум белым огням
производится с выдержкой времени 3 мин.

Сигнализация при осаждении составов.

Инд. № подл. Подпись и дата в зам. инд. №
Проверил Инженер В.В.С.
Разработал Инженер В.В.С.

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Проверил	Матюкина	К. С.	Разработал	Амгрия	В. В.	19.02.80
--------------	----------------	--------------	----------	----------	-------	------------	--------	-------	----------



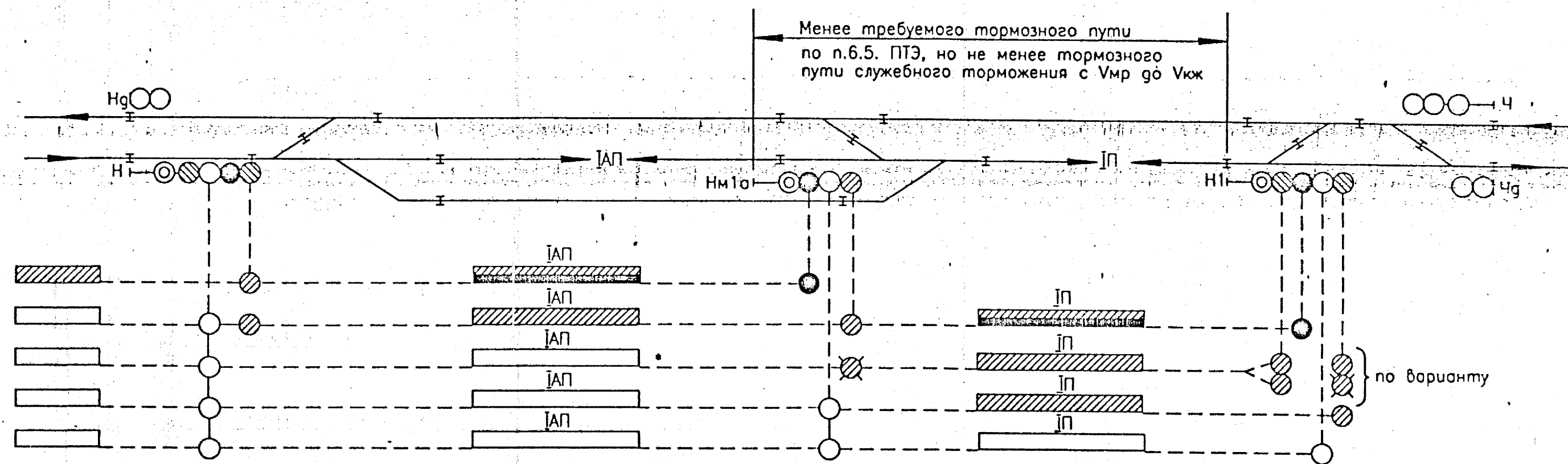
- * Если расстояние между светофорами Hm1a и H1 менее тормозного пути при полном служебном торможении с V_{mp} до $V_{кж}$, то вместо кода "з" в рельсовую цепь должен подаваться код "ж".
- ** Если расстояние между светофорами Hm1a и H1 менее тормозного пути при полном служебном торможении с V_{mp} до $V_{бок}$, то вместо кода "з" в рельсовую цепь должен подаваться код "ж".

Взамен стр.26И РУ-30-80
случай 3

Сигнализация на станции при расстоянии между светофорами менее тормозного пути.

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	ЛИСТОВ
1	2



• Если расстояние между светофорами $H_{м1а}$ и $H1$ менее тормозного пути полного служебного торможения с $V_{мр}$ до $V_{бок}$, то вместо кода "з" в рельсовую цепь должен подаваться код "ж".

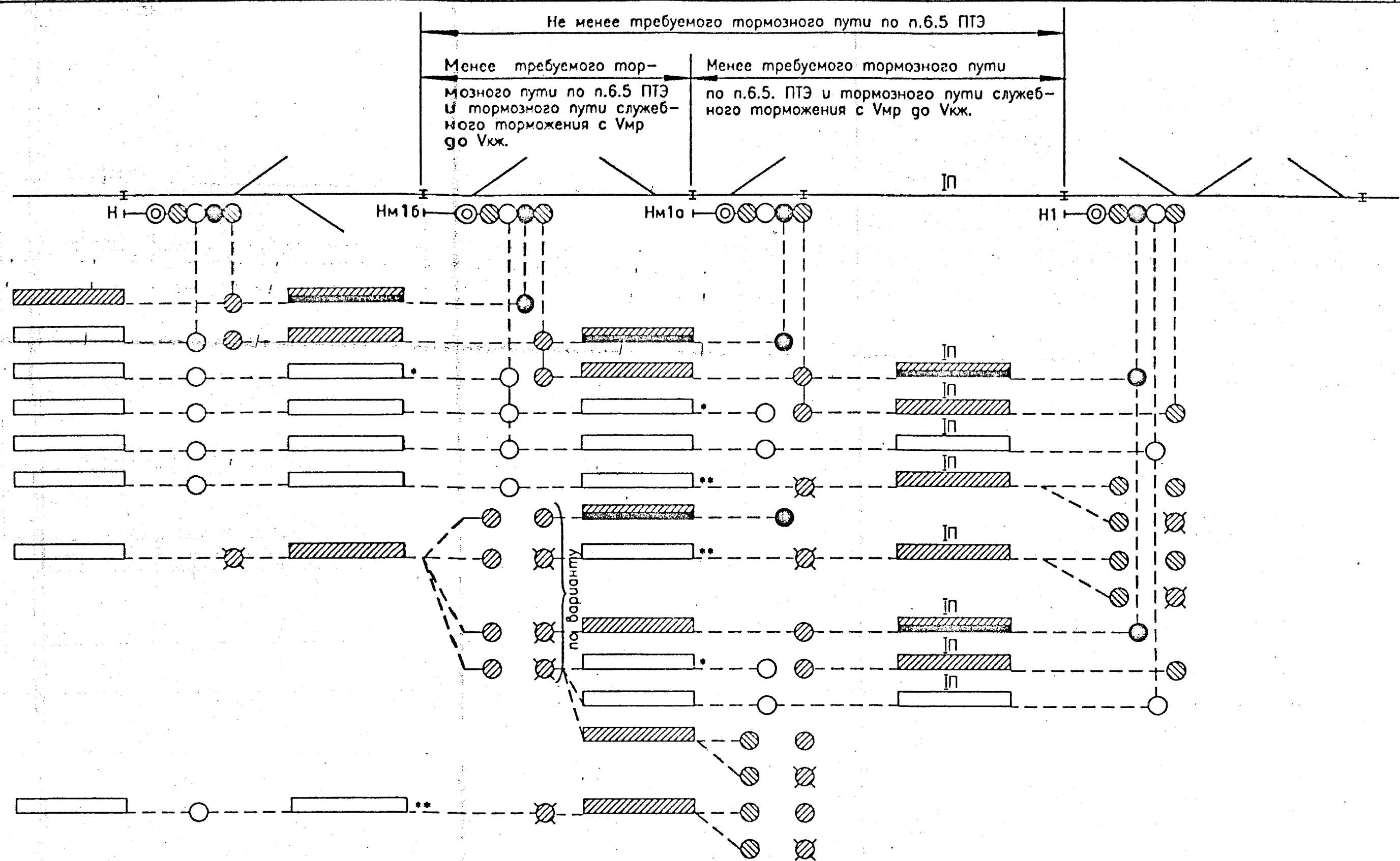
Взамен стр.26И РУ-30-80
случай 3

Сигнализация на станции при расстоянии между светофорами менее тормозного пути

Инв.№ подл. Подпись и дата. Взам. инв.№

Проверил М.Точилин

Разработал Дмитрий



см. примечание * и ** на стр.30

Сигнализация светофоров на станции при двух смежных участках длиной менее тормозного пути.
Дополнение к стр.30 РУ-30-80

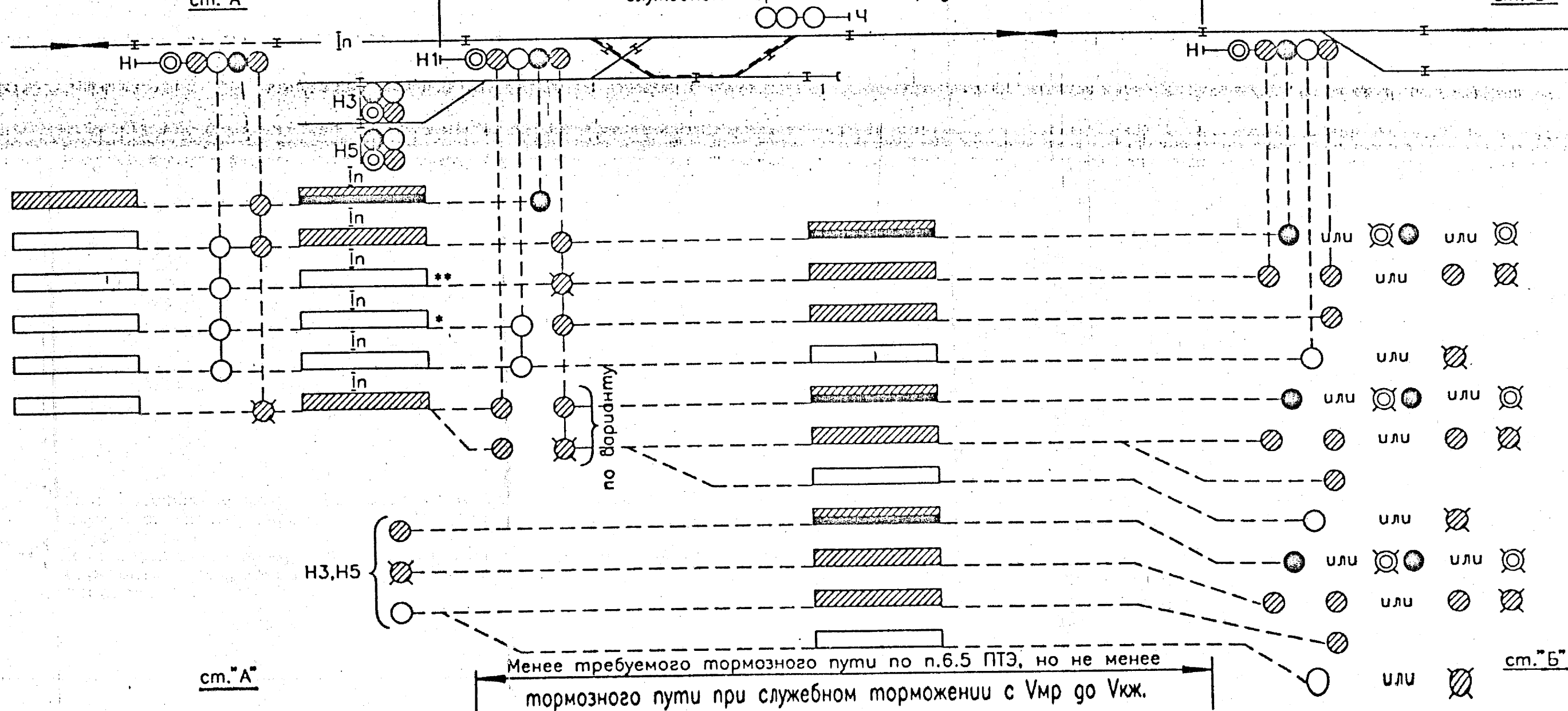
инв.№ подл. Подпись и дата Взам. инв.№

Проверил	Матюшкин	30.08
Разработал	Дмитриев	30.08

Менее требуемого тормозного пути по п.6.5 ПТЭ и тормозного пути при
служебном торможении с $V_{\text{мр}}$ до $V_{\text{ж}}$

cm. "A"

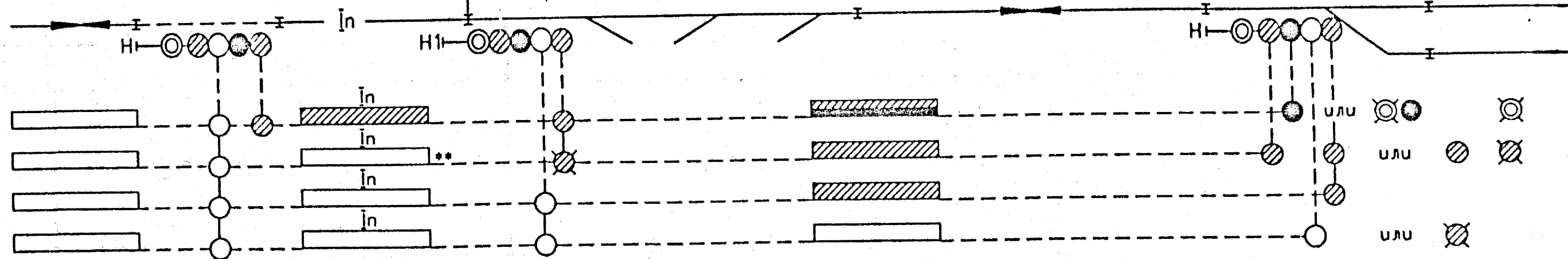
см."Б"



cm. A

Менее требуемого тормозного пути по п.6.5 ПТЭ, но не менее тормозного пути при служебном торможении с $V_{мр}$ до $V_{кж}$.

cm."6"



Сигнализация выходных светофоров в зависимости от показаний входного светофора соседней станции

См. примечание * и ** на стр.30

Дополнение к стр.2

-80

Дополнения к РУ-30-80

ЛИСТ	ЛИСТОВ
------	--------

1

л 37

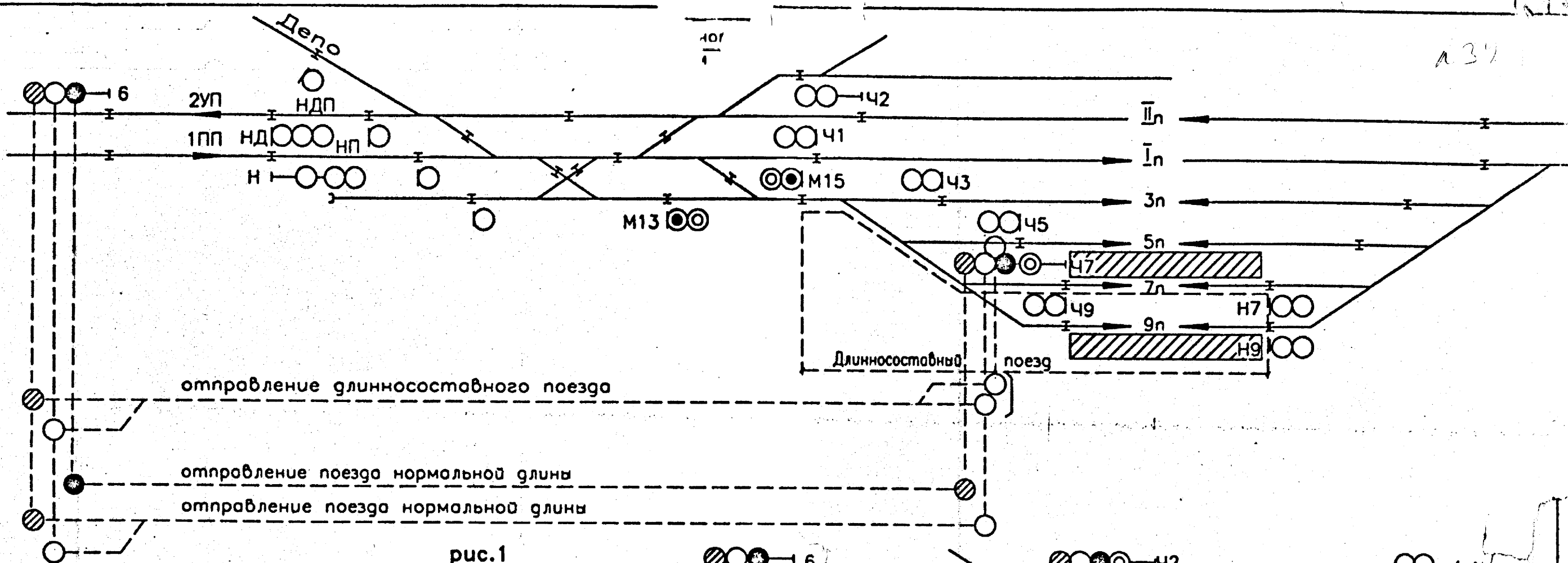


рис.1

1. На крупных станциях при отправлении поездов с путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на обратной стороне его устанавливать повторительную головку светофора. Порядок применения таких сигналов устанавливается для каждой отдельной станции начальником дороги (ПТЭ, п.6.11)
2. Отправление длинносоставного поезда производится по зеленому огню повторительной головки и основного светофора, т.е. когда впереди свободны два блок-участка: см. рис.1. При перегорании зеленого огня основного светофора и переключении на желтый, зеленый огонь повторительной головки сохраняется.
3. В порядке исключения разрешается, для увеличения пропускной способности станции, на повторительных головках маршрутных светофоров применение желтого или желтого мигающего огня вместо зеленого при разрешающем показании основного сигнала в зависимости от свободности одного /двух/ блок-участков: см. рис.2

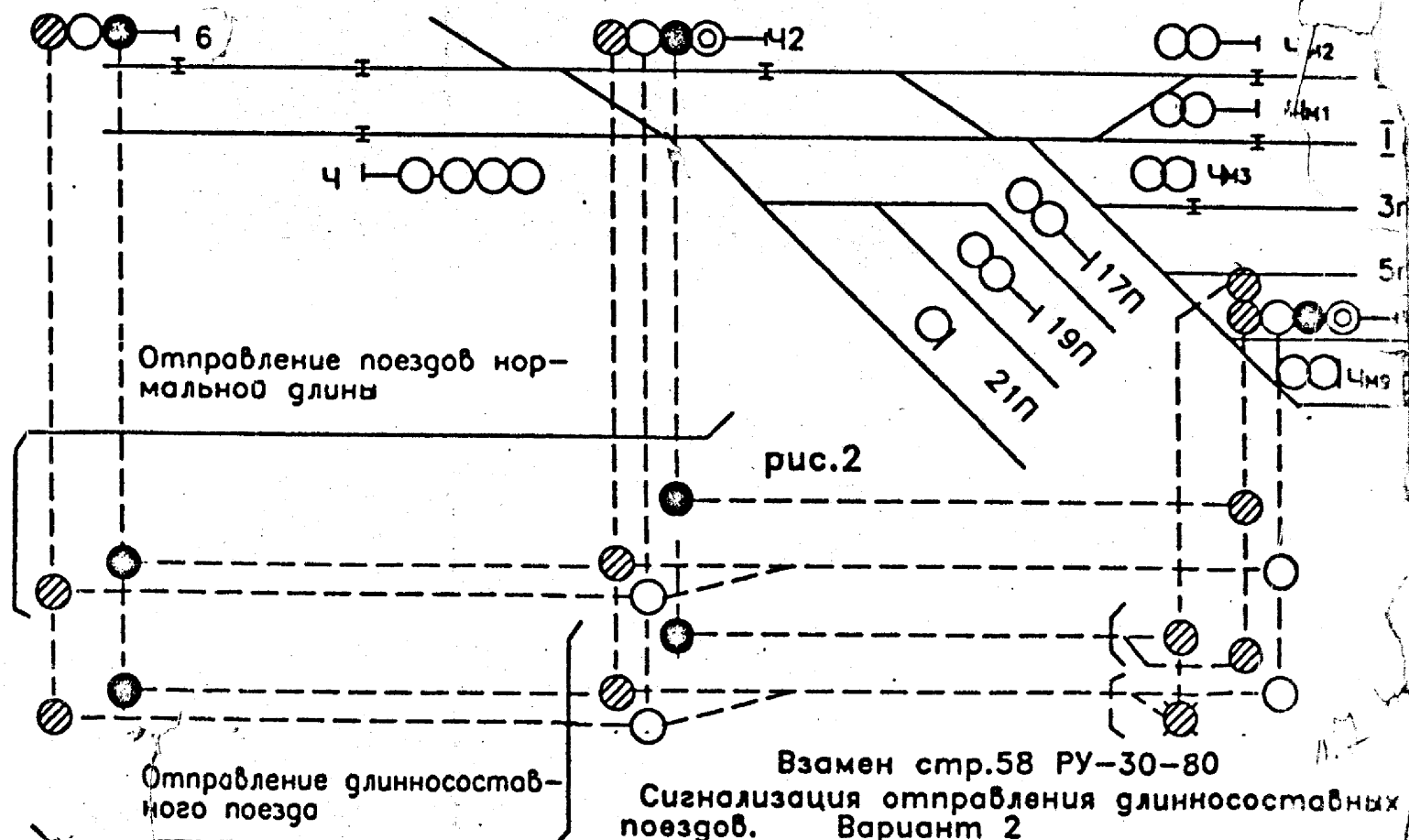


рис.2

Взамен стр.58 РУ-30-80
Сигнализация отправления длинносоставных поездов.
Вариант 2

Дополнения к РУ-30-80

л 31

Разработано: А.И.Митрохин