

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

I издание

Принято: совещанием VI Комиссии,
Варшава, 04-12 марта 1975г.

Дата вступления в силу: 18.II.1975г.

Замечания:

1. Настоящим аннулируется памятка Р 524
2. В настоящем издании учтены изменения от
17.II.1976г.
11.07.1977г.
25.07.1978г.
21.06.1979г.
20.07.1980г.
3. Настоящая памятка имеет обязательный характер
для ЦДЖ, МАВ, ДР, ИЖН, ЧФР и ЧСД
4. Аналогичная памятка была издана Международным
Союзом железных дорог (МСЖД) под № 541-2

0+P
536

Размеры шланговых соединений
(тормозных рукавов) и электропроводов,
виды воздушных и электрических соеди-
нений и их расположение на грузовых
и пассажирских вагонах с Автосцепкой
на дорогах-членах ОСЖД и на дорогах-
членах МСЖД

03/1/1

Содержание

1. Общие положения
2. Воздушные и шланговые соединения для главной воздушной магистрали и напорного воздухопровода от главного резервуара
3. Электрическая система Автосцепки

Приложения

I. Общие положения

Памятка действительная для европейских дорог, являющихся членами одной из двух или обеих организаций железных дорог.

Для советских железных дорог действуют другие положения.

Памятка действительная для грузовых и пассажирских вагонов, оборудованных согласованной между ОСЖД и МСЖД Автосцепкой.

Все положения памятки МСЖД 541, противоречащие содержанию настоящей памятки, недействительны. Остальные положения памятки МСЖД 541 действительны в неизменном виде также для подвижного состава с Автосцепкой.

Условия, отмеченные вертикальной чертой, обязательны. Изменения или дополнения настоящей памятки подлежат согласованию между ОСЖД и МСЖД.

2. Воздушные и шланговые соединения для главной воздушной магистрали и напорного воздухопровода от главного резервуара

2.1. Конструкция и размеры воздушных соединений по стороне вагона (горловины и устья трубы) и по стороне автосцепки (горловины и конец мундштука воздухопровода) автосцепки из приложения I.

2.2. Конструкция и размеры шлангового соединения (воздушный рукав и концевой патрубок рукава) приведены в приложении I.

Способ прикрепления воздушного рукава к концевому патрубку может быть выполнен по усмотрению.

2.3. Положение устья трубы избрать таким, чтобы избежать повреждений шланговых соединений, учитывая

- максимально возможный угол и ход корпуса Автосцепки (вплоть до упора в несъемные детали вагона),

- по меньшей мере условия приложений 9 и 10 к памятке 530 (ОСЖД)/530-1 (МСЖД) по отношению к грузовым вагонам или условий приложения 7 памятки 530/1 (ОСЖД)/567-3 (МСЖД) по отношению к пассажирским вагонам.

Примеры соответствующего исполнения изложены в приложениях 2-8.

Шланговые соединения должны быть проложены без водяных мешков.

Для грузовых и пассажирских вагонов особой конструкции следует применять прокладку шланговых соединений без водяных мешков.

Для обеспечения соответствующего положения шлангового соединения допустимо применение держателей.

2.4. Между мундштуком воздухопровода и воздухозапорным краном разрешается применение отводов, чтобы обеспечить свободную отклоняемость в условиях возникающего тягового и нажимного хода Автосцепки без повреждения шлангового соединения и/или чтобы обойти препятствия между устьем трубы (соединение со стороны вагона) и воздухозапорным краном.

Наименьший допустимый радиус кривизны отводов составляет 100мм (1) (2).

Наряду с отводом радиусом 100 мм (1) можно установить дополнительно не более одного отвода радиусом 200 мм (2). Исключения допускаются только в случае конструктивных затруднений.

В случае применения отвода по стороне Автосцепки он должен быть изготовлен согласно приложению 1.

(1) За исключением отвода по стороне Автосцепки, изображенного в приложении 1.

(2) Действительно только для главной воздушной магистрали.

3. Электрическая система Автосцепки

3.1. Подключение кабеля автосцепки к сквозному проводу осуществляется с помощью штепсельного соединения.

3.2. Положение штекерной розетки на грузовых вагонах определяется на основе примеров исполнения, содержащихся в приложениях 9 или 10, на пассажирских вагонах - на основе примеров исполнения, содержащихся в приложениях 11 или 12 таким образом, чтобы в случае применения всей, определенной в приложении 13.2 длины узла "Электрическая вставка с кабелем Автосцепки и штеккером" и при принятии во внимание эксплуатационных условий по пункту 3.4 избежать повреждений электрической системы.

Грузовые вагоны с устройствами для разгрузки через торцевой борт опрокидыванием должны иметь эффективное предохранение штепсельного соединения от повреждения падающим насыпным грузом.

3.3. Между кабелем Автосцепки и другими частями (шланговыми соединениями, валами расцепного привода, тележками и т.д.) не должно происходить постоянное трение.

3.4. При горизонтальном и вертикальном отклонении головки Автосцепки, а также при возникающем тяговом или нажимном ходе изменение провеса провода сцепки должно быть как можно меньшим.

3.5. Технические условия для электровставок, штекеров, розеток и проводов изложены в приложении 13.

Перечень приложений

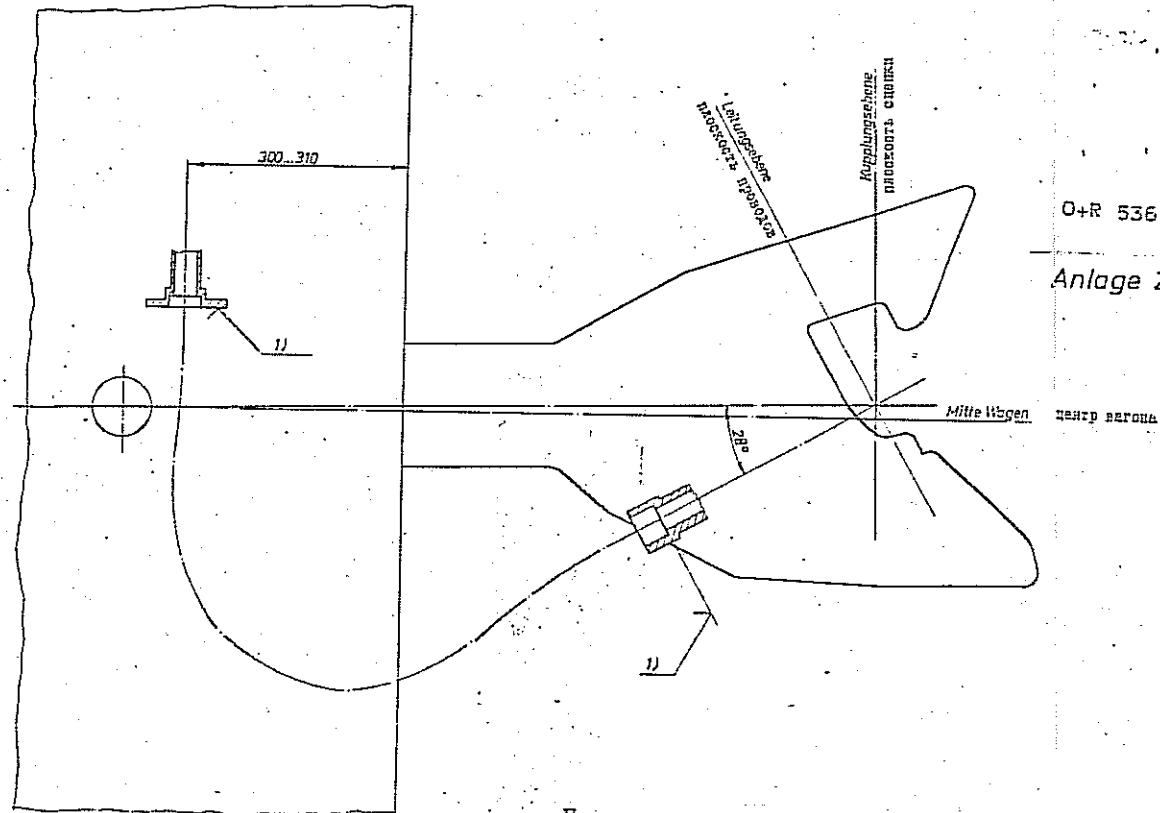
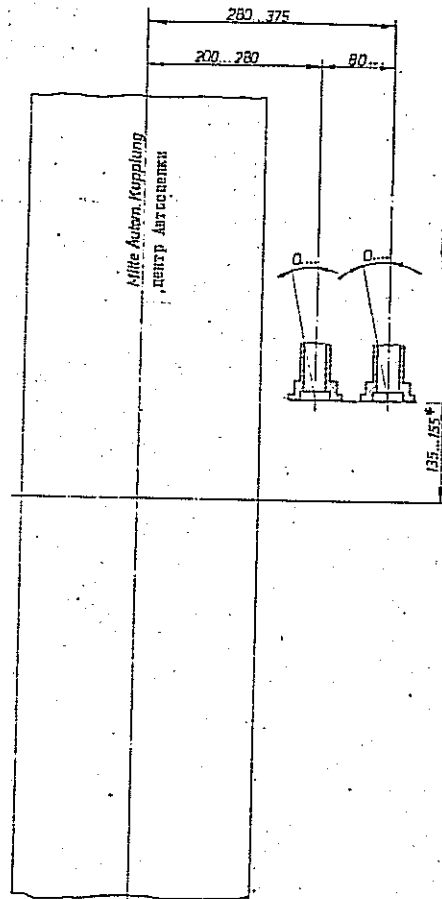
- Приложение 1: Строение и размеры воздушных и шланговых соединений
- Приложение 2: Положение воздушных соединений на грузовых вагонах с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)
- Пример исполнения
- Приложение 3: Положение воздушных соединений на грузовых вагонах с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)
- Пример исполнения
- Приложение 4: Положение воздушных соединений на грузовых вагонах с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 1 (подвеска с поперечной балкой)
- Пример исполнения
- Приложение 5: Положение воздушных соединений на грузовых вагонах с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 1 (подвеска с поперечной балкой)
- Пример исполнения
- Приложение 6: Положение воздушных соединений на грузовых вагонах с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 1 (подвеска с поперечной балкой)
- Пример исполнения
- Приложение 7: Положение воздушных соединений на пассажирских вагонах с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)
- Пример исполнения
- Приложение 8: Положение воздушных соединений на пассажирских вагонах с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 1 (подвеска с поперечной балкой)
- Приложение 9: Положение штекерной розетки на буферном бруске грузовых вагонов с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)
- Пример исполнения
- Приложение 10: Положение штекерной розетки ниже уровня буферного бруса грузовых вагонов с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 1 (подвеска с поперечной балкой) и вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)
- Пример исполнения

- Приложение II: Положение штекерной розетки на буферном брусе пассажирских вагонов с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)
- Пример исполнения
- Приложение I2: Положение штекерной розетки ниже уровня буферного бруса пассажирских вагонов с подвеской ОСЖД/МСЖД, вариант I (подвеска с поперечной балкой) и вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)
- Пример исполнения
- Приложение I3: Технические условия к электрической системе Автоцепки

Размеры, содержащиеся в примерах исполнения (приложения 2-8), а также приведенные в приложениях 9-12 пределы положения штекерной розетки определены при исследовании типичных в каждом данном случае конструкций вагонов в качестве оптимальных значений. Размеры, обозначенные звездочкой (*), следует рассматривать как ориентировочные для конструктора, которому предоставляется свобода в отклонении от них, если это приведет к более выгодным условиям присоединения, причем следует учитывать условия, содержащиеся в данной памятке.

O+P 536

Приложение 2



O+R 536

Anlage 2

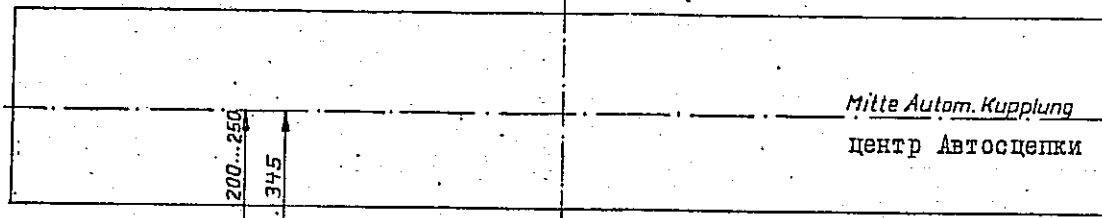
Положение воздушных соединений на
грузовых вагонах с подвеской ОСШД/МСШД,
вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)

- Пример исполнения -

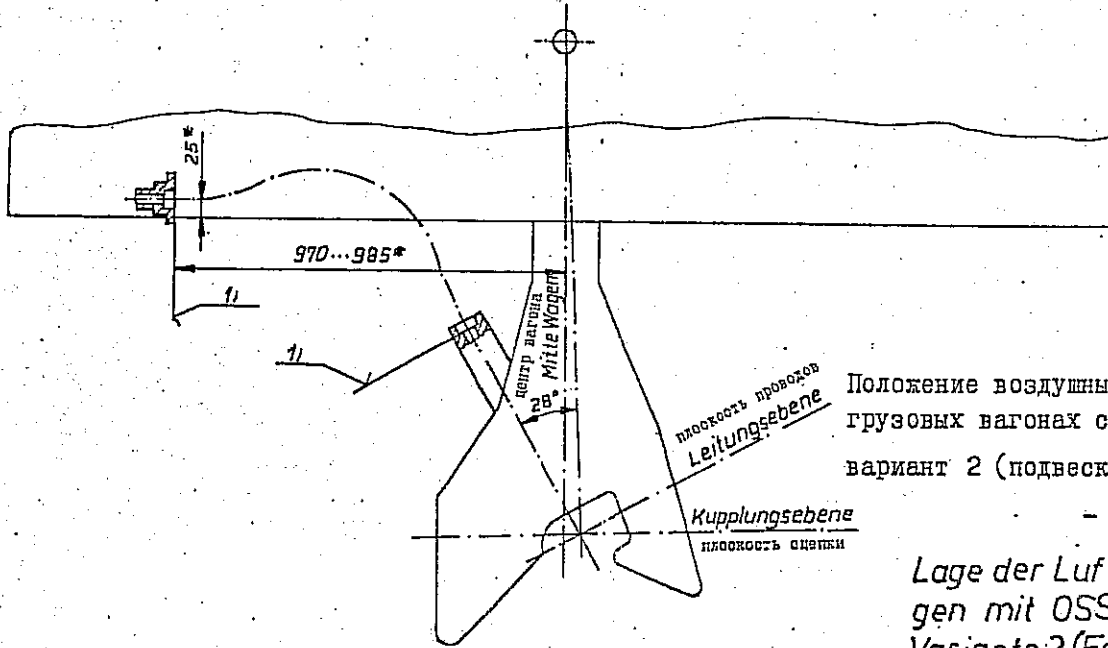
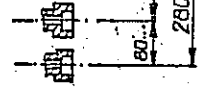
Lage der Luftanschlüsse an Güterwagen
mit OSSHD/UIC-Abstützung,
Variante 2 (Federbeinabstützung)
- Ausführungsbeispiel -

* siehe Verzeichnis der Anlagen
1) Bezugsebene entsprechend
Anlage 1

см. перечень приложений
базисная плоскость
согласно приложению I



воздушная магистраль **Hauptluftleitung.**
 главный воздухопровод **Hauptluftbehälterleitung**
 и главного резервуара



O + R 536
 O + P 536

Anlage 3
 Приложение 3

Положение воздушных соединений на
 грузовых вагонах с подвеской OSSH/UIC,
 вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)

- Пример исполнения -

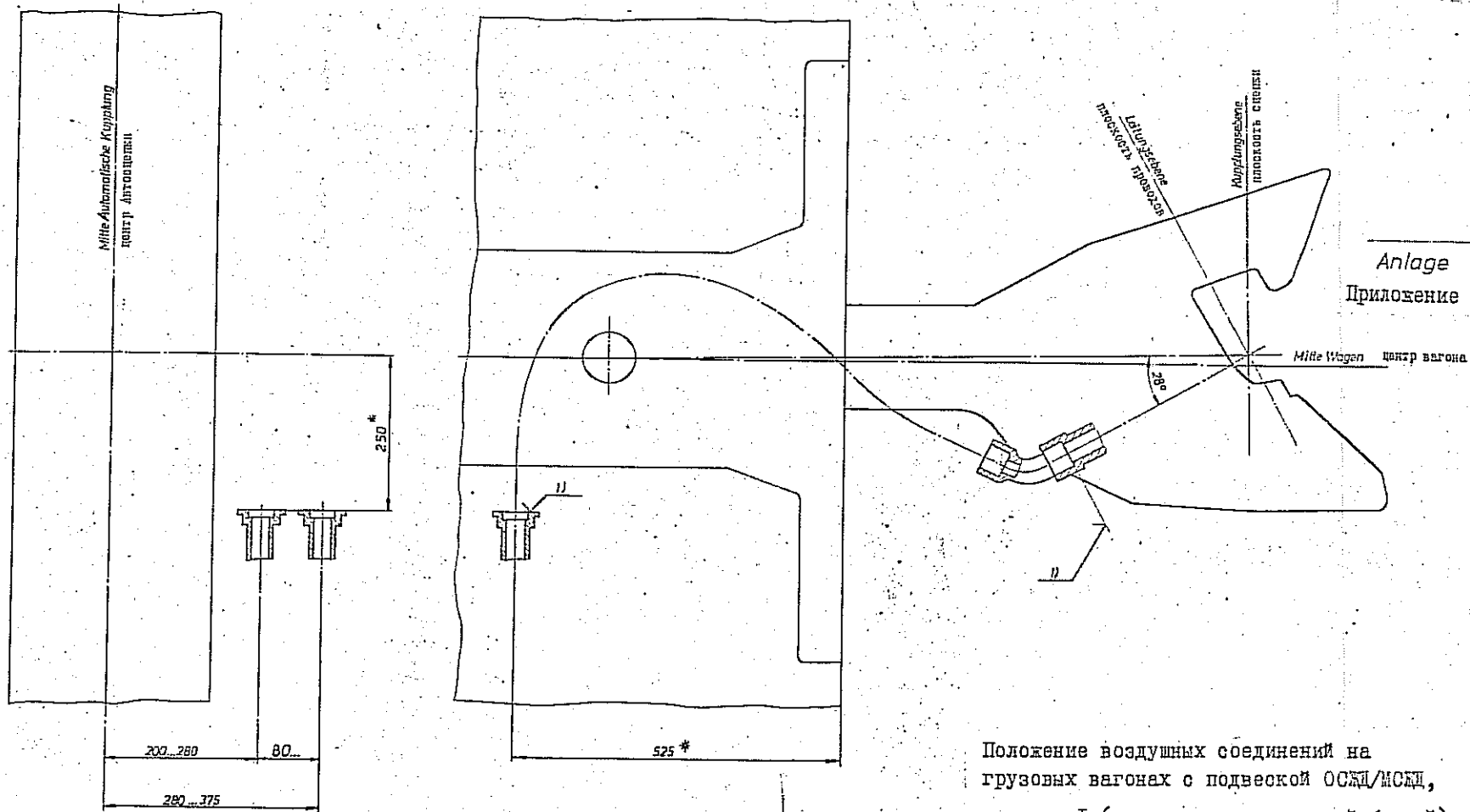
**Lage der Luftanschlüsse an Güterwa-
 gen mit OSSH/UIC-Abstützung,
 Variante 2 (Federbeinabstützung)**

- Ausführungsbeispiel -

* siehe Verzeichnis der Anlagen см. перечень приложений
 1) Bezugsebene entsprechend Bezugsebene I
 Anlage 1 согласно приложению I

O+R 536

O+P 536



Anlage 4
Приложение 4

Положение воздушных соединений на
грузовых вагонах с подвеской OSSD/МСЖД,
вариант I (подвеска с поперечной балкой)

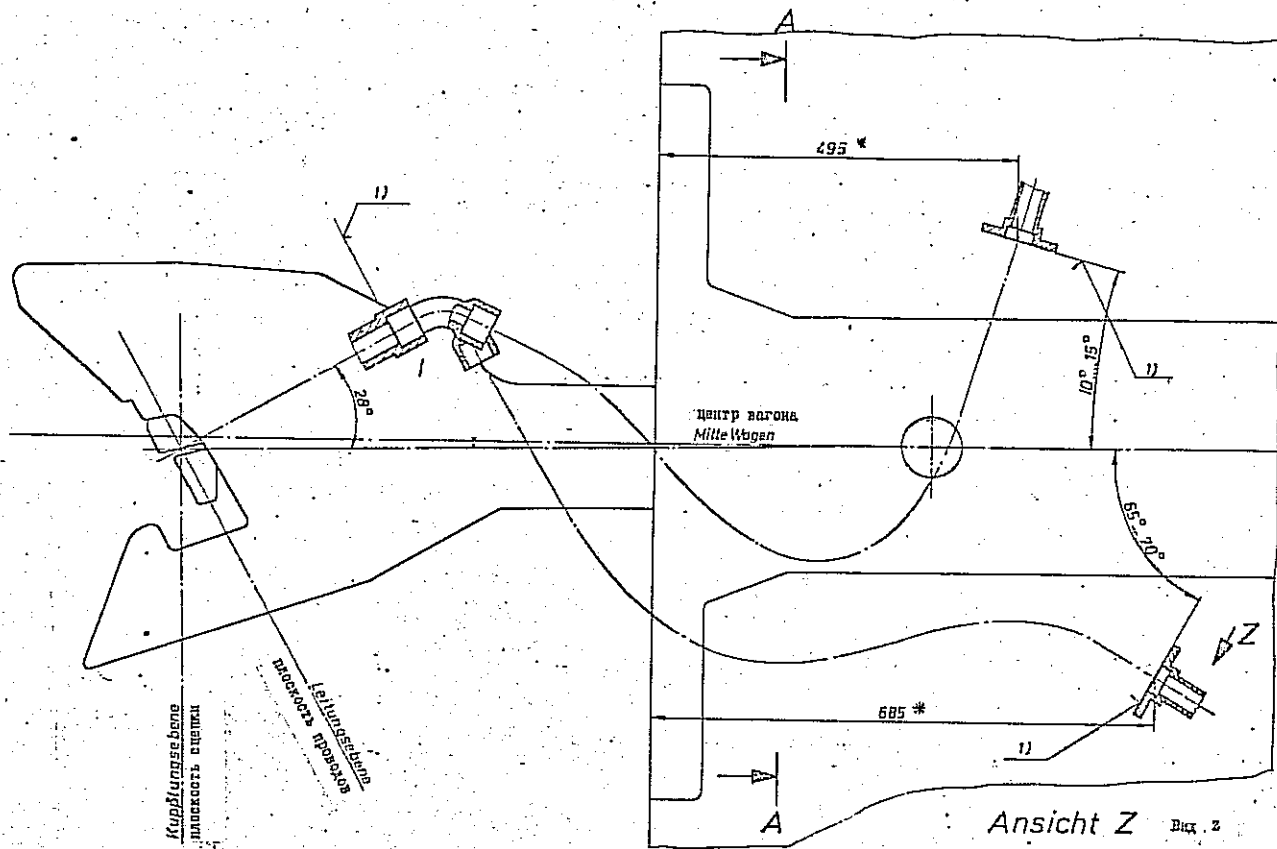
- Пример исполнения -

Lage der Luftanschlüsse an Güterwagen
mit OSSD/UIC -Abstützung,
Variante 1 (Querbalkenabstützung)

-Ausführungsbeispiel-

* siehe Verzeichnis der Anlagen
1) Bezugsebene entsprechend
Anlage 1

см. перечень приложений
базовая плоскость
согласно приложению I

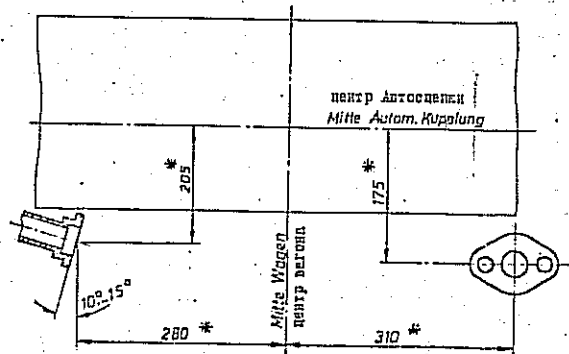


O+R
O+P 536

Anlage 5
Приложение 5

Ansicht Z Вис. 2

Schnitt A-A Сечение A-A



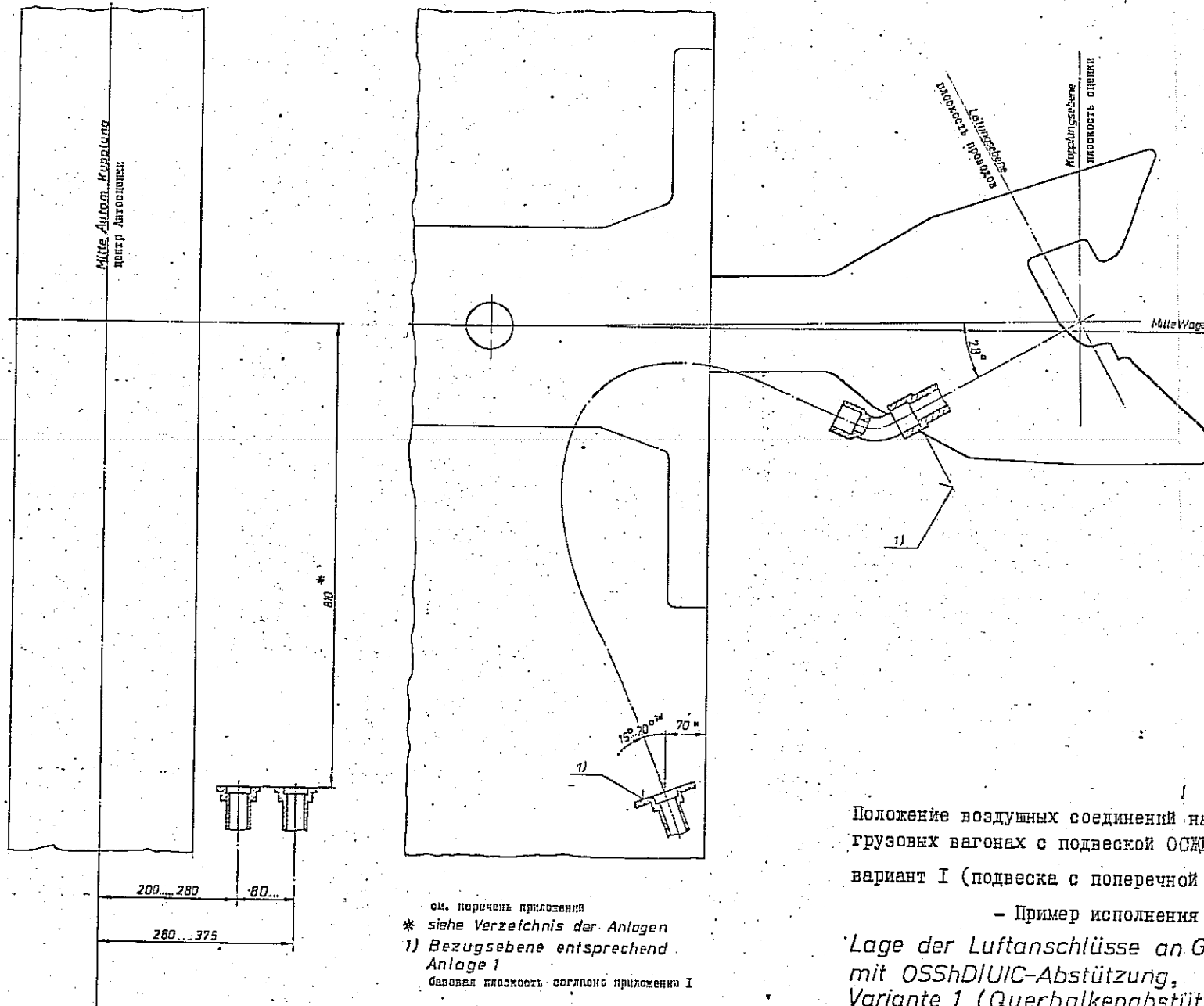
связь приложений * siehe Verzeichnis der Anlagen
плоскость 1) Bezugsebene entsprechend
приложению I Anlage 1

Положение воздушных соединений на
грузовых вагонах с подвеской ОСШД/МСШД,
вариант I (подвеска с поперечной балкой)

- Пример исполнения -

Lage der Luftanschlüsse an Güterwagen
mit OSSHD/UIC -Abstützung,
Variante 1 (Querbalkenabstützung)

-Ausführungsbeispiel-



Anlage 6
Приложение 6

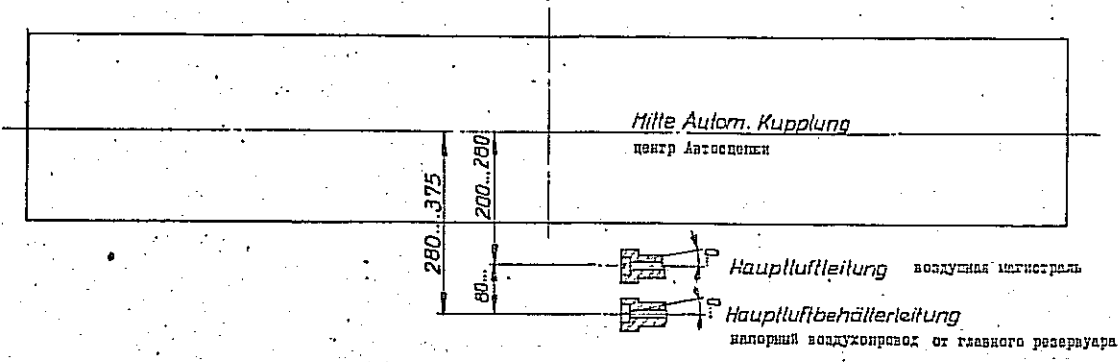
Положение воздушных соединений на
грузовых вагонах с подвеской OSSH/MSEU,
вариант I (подвеска с поперечной балкой)

- Пример исполнения -

Lage der Luftanschlüsse an Güterwagen
mit OSSH/DIUC-Abstützung,
Variante 1 (Querbalkenabstützung)

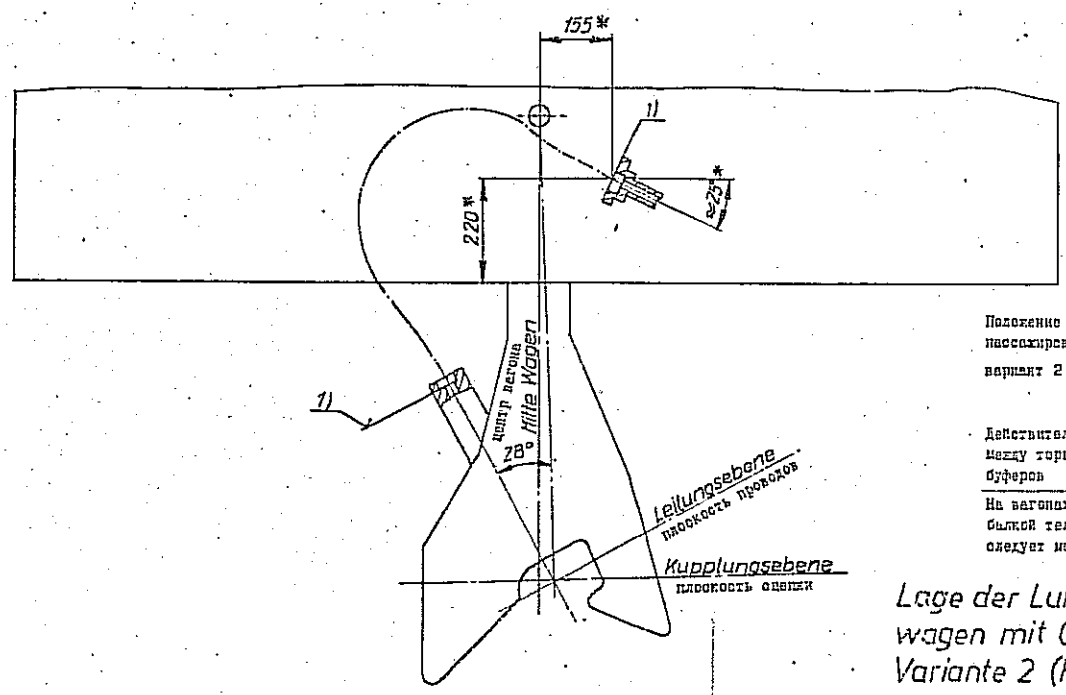
- Ausführungsbeispiel -

см. перечень приложений
* siehe Verzeichnis der Anlagen
1) Bezugsebene entsprechend Anlage 1
базовая плоскость согласно приложению I



O+R 536
O+P 536

Anlage 7
Приложение 7



Положение воздушных соединений на пассажирских вагонах с подвеской OSSD/USSD, вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой) - Пример исполнения -

Действительно для вагонов с небольшим расстоянием между горцевой балкой тележки и плоскостью крепления буферов

На вагонах с большим расстоянием между горцевой балкой тележки и плоскостью крепления буферов следует монтировать провода в соответствии с прил. 2

Lage der Luftanschlüsse an Reisezugwagen mit OSSHD / UIC-Abstützung, Variante 2 (Federbeinabstützung) - Ausführungsbeispiel -

Gültig für Wagen mit geringem Abstand zwischen Drehgestellkopfstück und PSE

Für Wagen mit großem Abstand zwischen Drehgestellkopfstück und PSE gilt die Leitungsverlegung gemäß Anl. 2

* siehe Verzeichnis der Anlagen
1) Bezugsebene entsprechend Anlage 1

см. перечень приложений
базовая плоскость согласно приложению I

O+R 536

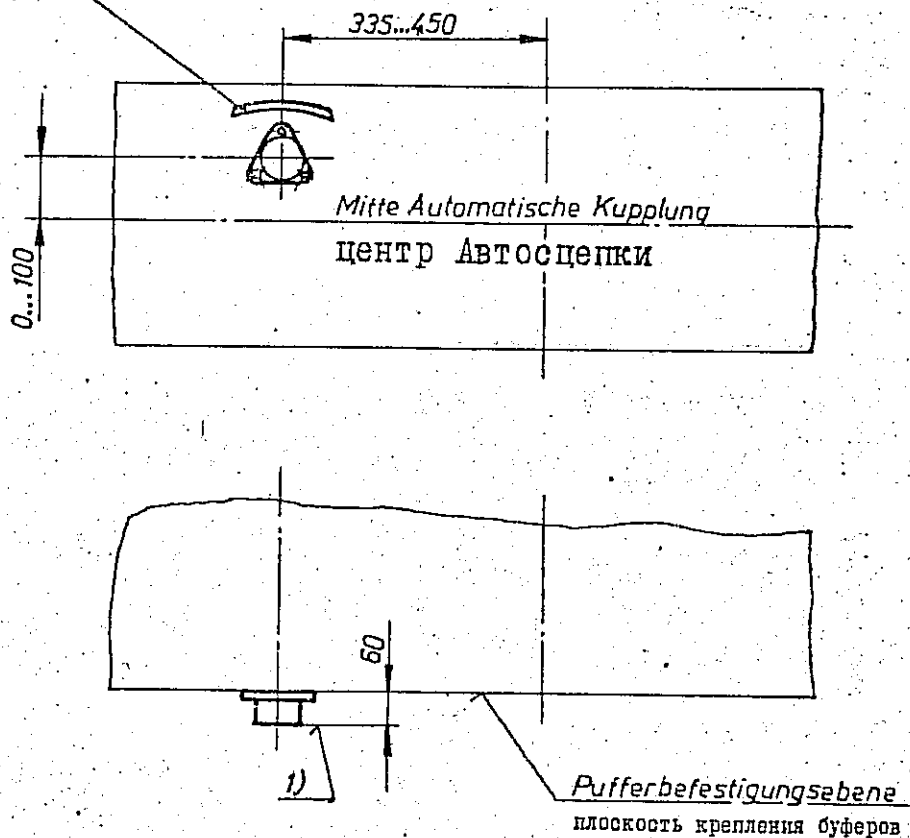
O+P 536

Anlage 9

Приложение 9

предохранительный щит для грузовых вагонов
с устройствами для разгрузки через торцевой борт
опрокидыванием

Schutzblech für Güterwagen mit Überkopffentladungseinrichtungen



1) Bezugsebene entsprechend Anlage 13.2 базовая плоскость согласно приложения 13.2

Положение штекерной розетки на буферном брусе
грузовых вагонов с подвешкой ОСШД/МСШД,
вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)

- Пример исполнения -

*Lage der Steckdose am Wagenkopfstück
bei Güterwagen mit OSShD / UIC-Abstützung,
Variante 2 (Federbeinabstützung)*

- Ausführungsbeispiel -

Положение штекерной розетки ниже уровня
буферного бруса грузовых вагонов с подвеской ОССД/МСЕД,
вариант 1 (подвеска с поперечной балкой) и
вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)

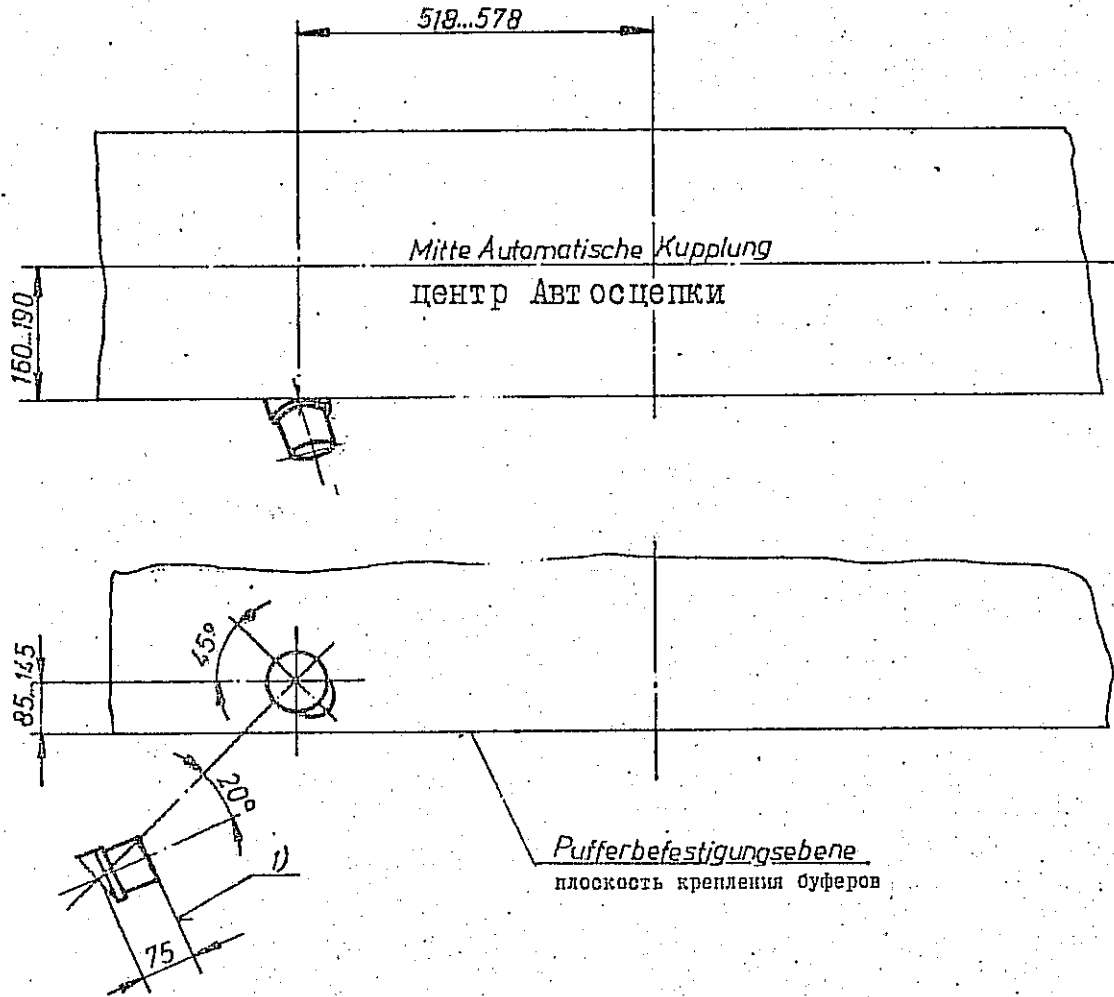
O+R 536

O+P 536

- Пример исполнения -

Anlage 10

Приложение IO



1) Bezugsebene entsprechend Anlage 13.2

базовая плоскость согласно приложению 13.2

*Lage der Steckdose unterhalb des Wagenkopfstückes
bei Güterwagen mit OSSHDIUIC-Abstützung,
Variante 1 (Ouerbalkenabstützung) und
Variante 2 (Federbeinabstützung)*

- Ausführungsbeispiel -

Положение Steckdosen розетки на буферном бруске
пассажирских вагонов с подвеской OSSD/MSSD,
вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)

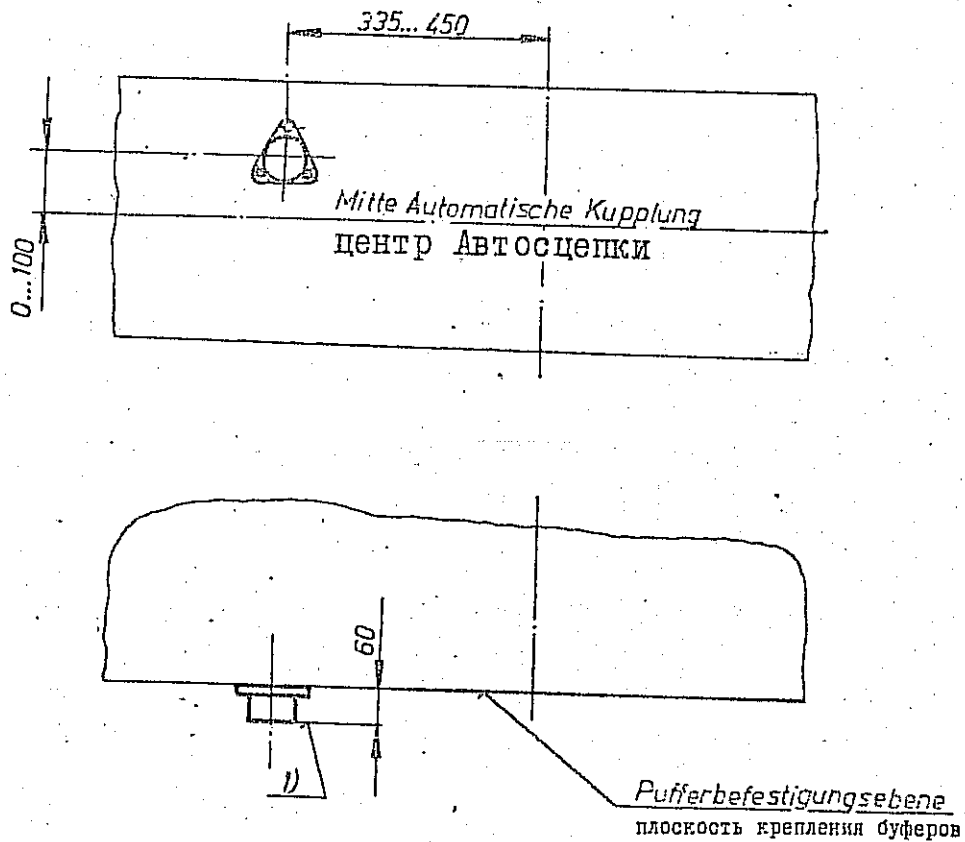
- Пример исполнения -

O+R 536

O+P 536

Anlage 11

Приложение II

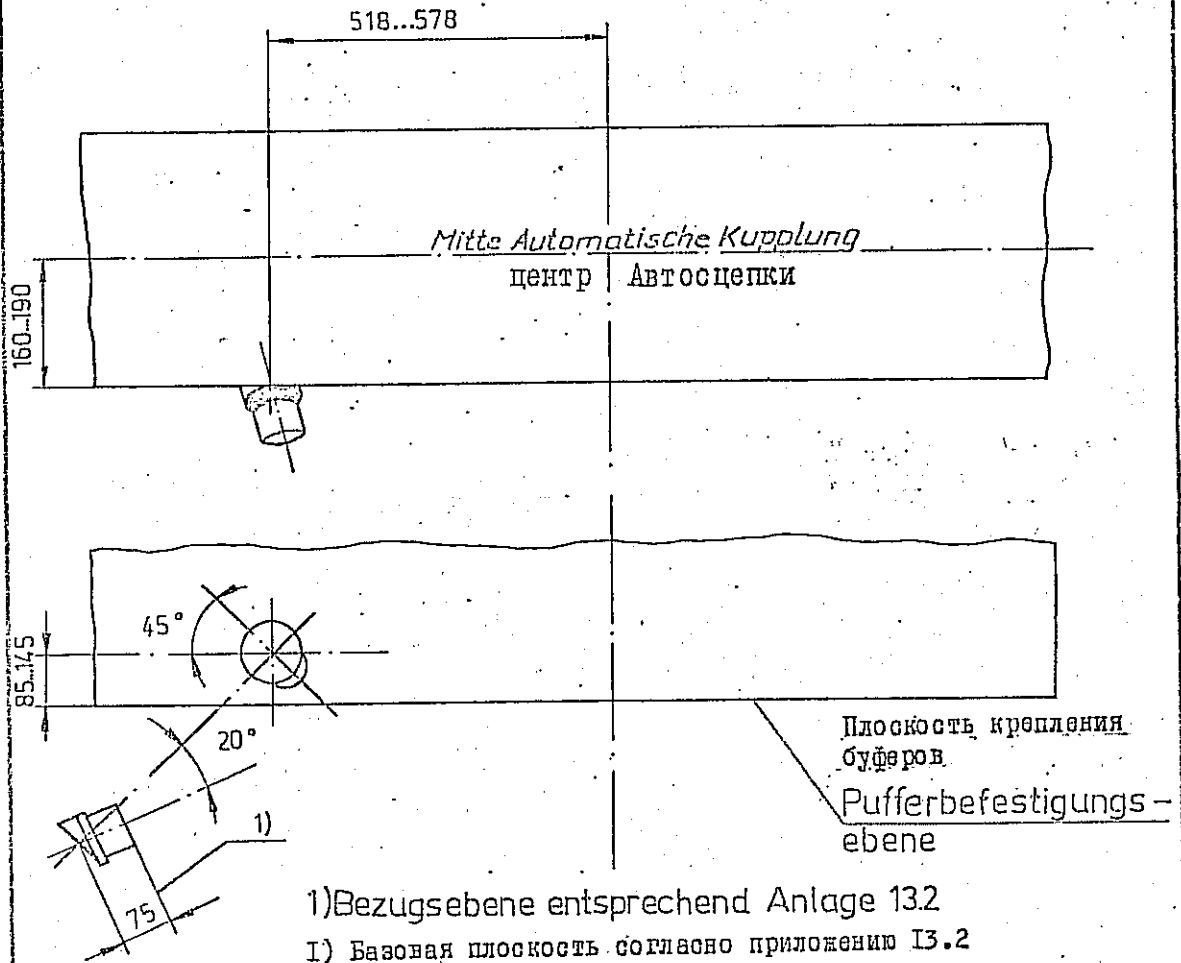


1) Bezugsebene entsprechend Anlage 13.2 базовая плоскость согласно приложения 13.2

Lage der Steckdose am Wagenkopfstück bei
Reisezugwagen mit OSSD/UIS-Abstützung,
Variante 2 (Federbeinabstützung)
- Ausführungsbeispiel -

Положение штекерной розетки ниже уровня буферного бруса
 пассажирских вагонов с подвеской ОССД/МСБД,
 вариант 1 (подвеска с поперечной балкой) и
 вариант 2 (подвеска с наклонной упругой опорой)

- Пример исполнения -



Lage der Steckdose unterhalb des Wagenkopfstückes
 bei Reisezugwagen mit OSSH/D/UIC-Abstützung,
 Variante 1 (Querbalkenabstützung) und
 Variante 2 (Federbeinabstützung)
 - Ausführungsbeispiel -

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ,

которым должны соответствовать согласованные в рамках
Технической рабочей группы ОСЖД/МСЖД по Автосцепке
электросоединители, штекеры, штекерные розетки и про-
вода Автосцепки на дорогах-членах ОСЖД и на дорогах-
членах МСЖД

(Сокращенное обозначение: "Технические
условия к Электрической системе Автосцепки")

Содержание

1. Предварительные замечания и область действия
2. Технические условия
 - 2.1. Электросоединитель и штекерное соединение
 - 2.1.1. Схема соединения и наименования контактов
 - 2.1.2. Технические данные и размеры
 - 2.1.3. Диэлектрическая прочность и сопротивление изоляции
 - 2.1.4. Падение напряжения и нагрев контактов
 - 2.1.5. Меры по защите
 - 2.1.6. Обозначение
 - 2.2. Провода
 - 2.3. Степени защиты
 - 2.4. Климатические условия
 - 2.5. Виброустойчивость
3. Прочие условия

Приложения

- Приложение 13.1: Электрическая система Автосцепки -
Схема соединения контактов, обозначения контактов и поперечные сечения соединений
- Приложение 13.2: Электрическая система Автосцепки -
Взаимозаменяемость штекерного соединения
- Приложение 13.3: Электрическая система Автосцепки -
Строение кабеля Автосцепки
- пример исполнения -

1. Предварительные замечания и область действия

Настоящие технические условия должны обеспечить, чтобы при совместной работе Автосцепок конструкции ОСЖД и МСКД, в особенности электрических узлов, вследствие их не полностью единого технического решения было обеспечено надежное использование применяемых в обеих железнодорожных организациях систем управления и контроля, провода цепи управления которых соединяются автоматически электрическими узлами Автосцепки, и взаимозаменяемость обоих типов Автосцепки как целого.

Область действия условий включает: электросоединитель, штекер, розетку, кабель Автоцепки

В остальном все электротехнические части должны отвечать техническим условиям и положениям правил безопасности той железнодорожной организации, которая производит допуск соответствующих частей к эксплуатации.

2. Технические условия

2.1. Электросоединитель и штекерное соединение

2.1.1. Схема соединения и наименования контактов

Контакты электровставки и штекерного соединения следует соединять и обозначать согласно приложению 13.1. Обозначения контактов должны хорошо восприниматься снаружи.

2.1.2. Технические данные и размеры

Электросоединитель и штекерное соединение должны иметь следующие технические данные:

номинальное напряжение	220 В пост. и перем. тока (1)
номинальный ток	20/4 ампер (контакты 9/10/11) (2)
количество полюсов электросоединитель	10
" " " штекерного соединения	8/3 + 5

Электросоединитель должен соответствовать размерам в соответствии с приложением 10 к памятке "Технические условия, которым должны отвечать Автоцепки на дорогах-членах ОСЖД и на дорогах-членах МСЖД для обеспечения их взаимодействия", а штекерное соединение - размерам в соответствии с приложением 13.2.

(1) Напряжение в эксплуатации будет определено позже

(2) Подлежит еще пересмотру

Контактное нажатие должно быть рассчитано таким образом, чтобы штекерное соединение на дорогах-членах ОСЭЛ и на дорогах-членах ИСАИ можно было соединять и разъединять между собой без каких-либо затруднений и нарушений их работы. При параллельной эксплуатации контактов их следует снабдить как во вставке, так и в штекерном соединении (штекер и розетку) мостиками сопротивлений достаточной величины, так, чтобы была обеспечена токовая нагрузка на контакт, составляющая 20 А даже при выходе из строя одной из жил эксплуатируемого параллельного провода (I).

2.1.3. Электрическая прочность и сопротивление изоляции

Новый электросоединитель и новое штекерное соединение должны иметь диэлектрическую прочность

U_p ном = 2500 В перем. тока 50 гц

В эксплуатации электрическая прочность не должна быть ниже

$0,7 U_p$ ном = 1750 в. перемен. тока 50 гц

Новые изоляционные сопротивления должны иметь по меньшей мере сопротивление $10 \cdot 10^9$ Ом, а в эксплуатации - не менее $1 \cdot 10^6$ Ом.

2.1.4. Падение напряжения и нагрев контактов

В эксплуатации падение напряжения на одной паре спаренных контактов (штифт штекера - гнездо) при нагрузке в 1,25 силы номинального тока не должно превышать 50 мВ.

Нагрев контактов одной пары спаренных контактов (штифт штекера - гнездо) двух сцепленных электросоединителей или же штекерного соединения при длительной нагрузке в 1,25 силы номинального тока не должны превышать при температуре окружающей среды 70° С максимального значения

90° С (I).

- (I) Это является лишь предварительной ориентировкой. Они будут установлены окончательно после получения соответствующих результатов испытаний.

2.1.5. Меры по защите

Текст будет дополнен после согласования.

2.1.6. Обозначение

Электросоединитель и штекерное соединение подлежат обозначению по меньшей мере следующими надписями:

- изготовитель
- обозн. типа или конструкции

2.2. Провода (Г)

Пример исполнения кабеля Автосцепки представлен в приложении 13.3

Для проводов Автосцепки обязательны следующие технические данные:

Провода цепи управления:

Номинальное напряжение	1000 В
Расположение	жилы скручены
Сопротивление провода при 20 ⁰ C	
- провод сечением 6 мм ²	3,39 Ω/км (макс. знач.)
- провод сечением 16 мм ²	1,24 Ω/км (макс. знач.)
Сопротивление изоляции	10,10 ⁶ Ω /км (миним. знач.)

Мультиплексный провод

Номинальное напряжение	250 В
Расположение	жилы скручены

(Г) Эти величины приводятся лишь как ориентировочные. Они будут определены окончательно после получения соответствующих результатов испытаний. Дальнейшими данными можно будет пополнить по мере разработки.

Сопротивление провода при 20°C 13,3 Ω /км (макс.знач.)

Сопротивление изоляции при 20°C 1·10⁹ Ω /км (миним.знач.)
(Провод/провод и провод/экран)

Эксплуатационная емкость при 800 гц 110 пФ/м

Волновое сопротивление 75 Ω

Затухание провода (ориентировочные величины при 20°C)

Φ = 1 кгц 90 м непер/км

Φ = 5 кгц 155 м непер/км

Φ = 10 кгц 200 м непер/км

Φ = 50 кгц 400 м непер/км

Φ = 100 кгц 600 м непер/км

Экран (I)

Экранированное сопротивление 5 Ω /км (ориентир.знач.)

Плотность экранирования ...%

2.3. Степени защиты

Требуются следующие степени защищенности:

	Уровень сцепления	Примк. пространство
Электросоединитель сцепленный	IP 44	IP 55
Электросоединитель несцепленный	IP 00	IP 55
Штекерное соединение, сцепл.	IP 55	IP:55
Штекерная розетка с навинченным колпачком	IP 55	IP 55

(I) После согласования здесь будут при необходимости приведены дополнительные параметры по экрану.

Для случаев эксплуатации, при которых на электросоединителях IP 00 и для случаев, в которых штекер не вставлен, необходимо обеспечить, чтобы все проводящие напряжения в соответствии с процессом эксплуатации и являющиеся доступными (штекерные штифты) детали, через которые проходит напряжение большее, чем 42 В переменного или 60 В постоянного тока, включались автоматически без напряжения. Кроме того недопустимо сцепление и разъединение под нагрузкой (I).

2.4. Климатические условия

Изделия должны быть пригодны для эксплуатации в температурном интервале от -40°C $\leq t \leq \pm 70^{\circ}\text{C}$.

2.5. Вибростойкость

Все указанные в пункте I узлы должны быть настолько устойчивыми к тряске, чтобы без повреждения отдельных частей и ухудшения их работы вынести толчки и колебания, встречающиеся при эксплуатации ж.д. подвижного состава в движении. Особенно недопустимо ослабление при вышеуказанных условиях соединения. Предохранение от непреднамеренного или произвольного ослабления винтового соединения должно отвечать положениям приложения I3.2.

3. Прочие условия

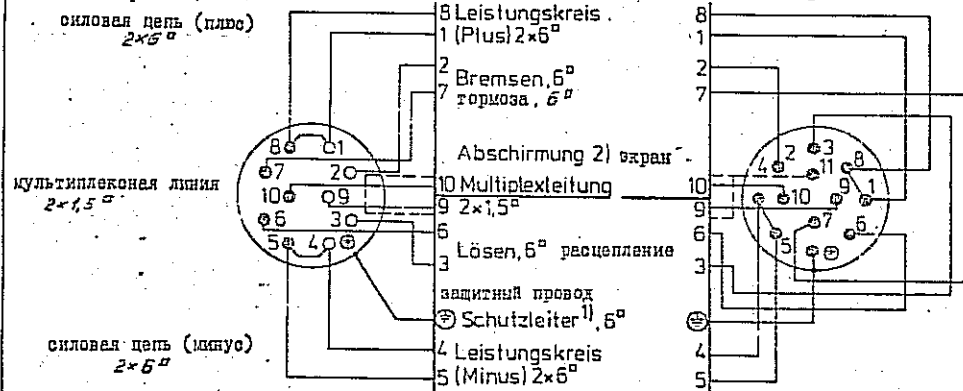
(Будут определены при необходимости).

(I) Технические подробности относительно пригодного защитного устройства будут дополнены позже.

соединительные поперечные сечения для кабеля сцепки

Anschiußquerschnitte für Kupplungskabel Stecker

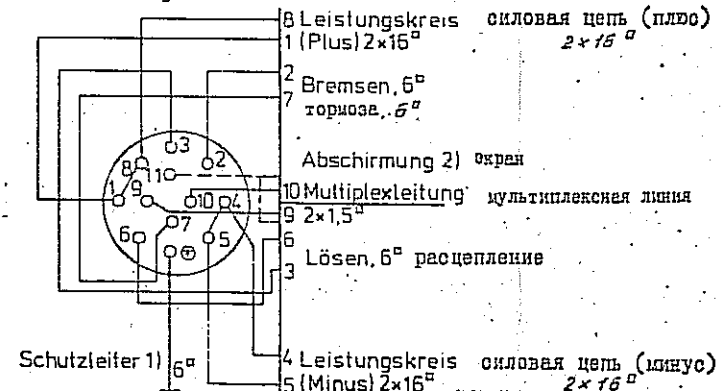
Электросоединитель в Автоцепке Elektroersatz in der AK



соединительные поперечные сечения для транзитной цепи

Anschiußquerschnitte für Durchgangsleitung

штекерная розетка на вагоне Steckdose am Wagen



Положение защитного контакта: Lage Schutzkontakt: 6^h или к центру подвижного состава bzw. zum Fahrzeugzentrum

1) Die Metallteile des Elektroersatzes und der Steckverbindung sind an jedem Fahrzeugende zu erden.

2) Abschirmung ist in einem einzigen Punkt je Fahrzeug zu erden.

- Steckerstifte
- Steckbuchsen

1) Металлические детали электросоединителя и штекерного соединения заземлить на каждом конце единицы подвижного состава

2) Экран заземлить в одной точке на каждой единице подвижного состава

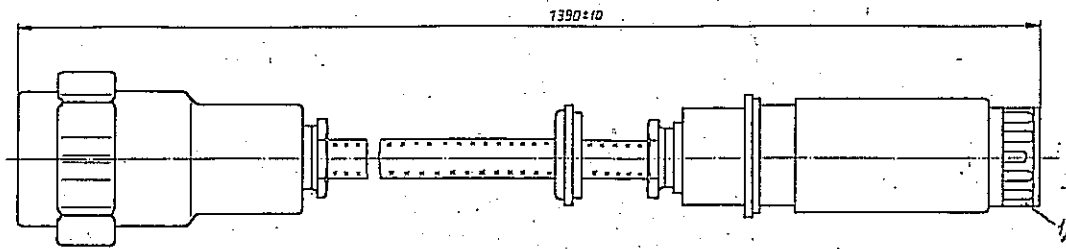
- штекерные штифты
- штекерные контактные втулки

Электрическая система Автоцепки

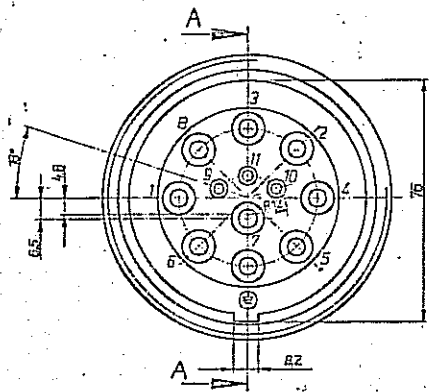
Kupplungselektrik

Kontaktverschaltung, Kontaktbezeichnung und Anschlußquerschnitte.

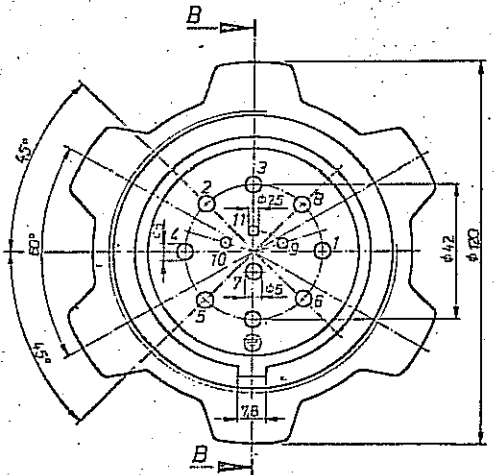
Схема соединения контактов, обозначения контактов и поперечные сечения соединений



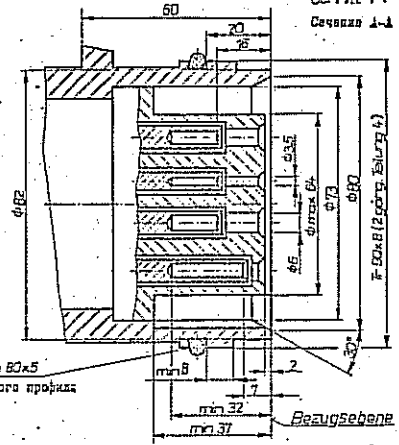
Fahrzeugseite
со стороны
накажного кабеля



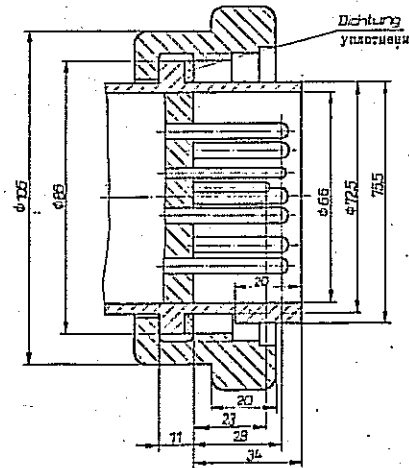
Kupplungsseite
со стороны
автомобиля



Schnitt A-A
Сечение А-А



Сечение Schnitt B-B



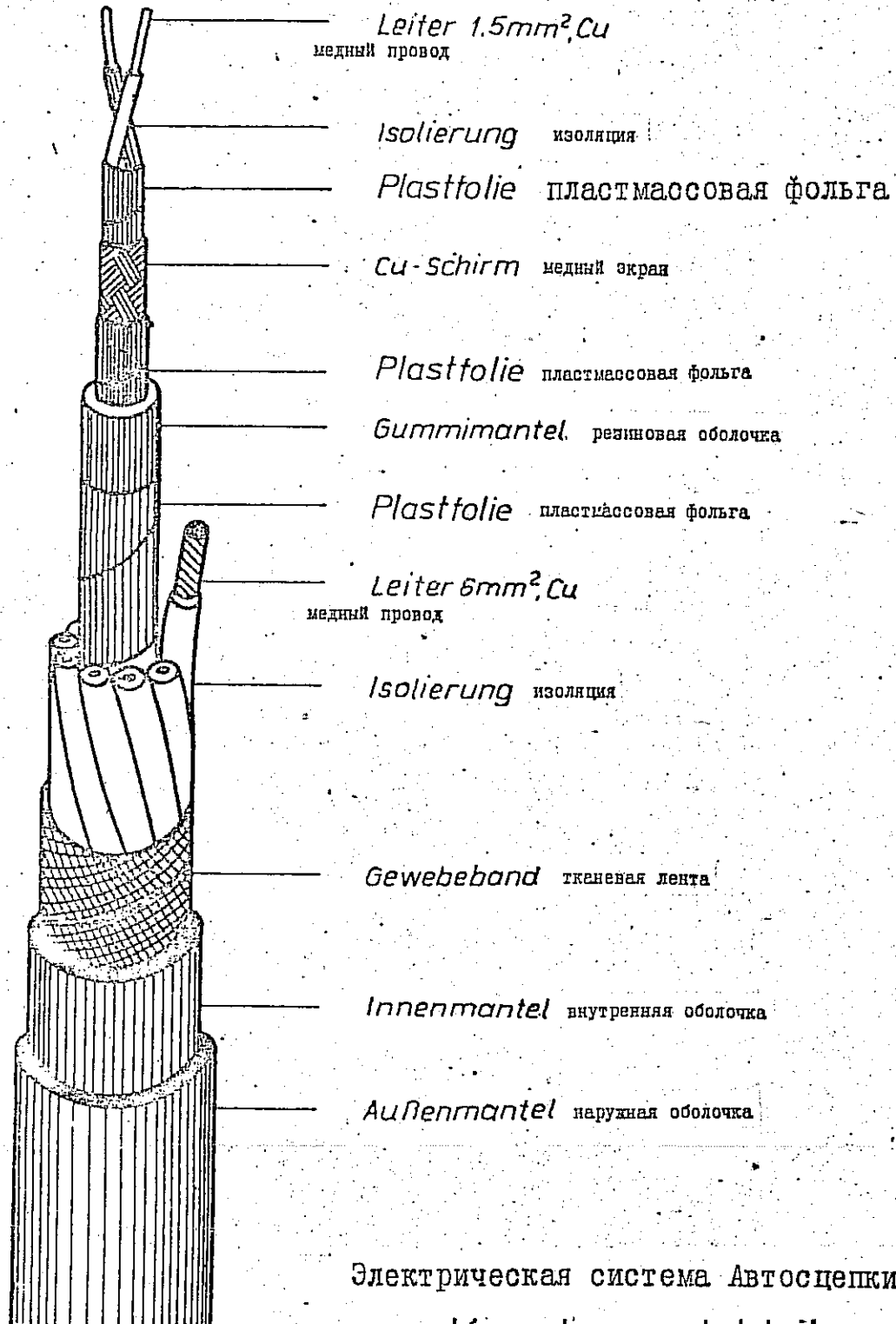
Электрическая система Автоделки
- Взаимозаменяемость штекерного соединения -

Kupplungselektrik
- Austauschbarkeit der
Steckverbindung -

1) Gestaltung des Elektroeinsatzes
im Leitungsgehäuse siehe auch
Merkblatt O+R-522/4, Anlage 10
Конструкция электросоединителя в
корпусе с 10-ю проводами см. также
в памятке O+P 522/4,
приложение IO

— Пример исполнения —

-Ausführungsbeispiel-



Электрическая система Автосцепки

Kupplungselektrik

Aufbau des Kupplungskabels 9x6(J)+2x1,5(C)mm²
Строение кабеля Автосцепки

Изменение к I изданию памятки от 18.II.1975 г.

Разработано на заседании VI Комиссии в
г.Будапеште с 7 - 12 марта 1983 г.

Дата вступления в силу: 17 августа 1983 г.

0+P
536

ИЗМЕНЕНИЯ К ПАМЯТКЕ

"РАЗМЕРЫ ПЛАНТОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ (ТОРМОЗНЫХ РУКАВОВ)
И ЭЛЕКТРОПРОВОДОВ, ВИДЫ ВОЗДУШНЫХ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ
СОЕДИНЕНИЙ И ИХ РАСПОЛОЖЕНИЕ НА ГРУЗОВЫХ И ПАС-
САЖИРСКИХ ВАГОНАХ С АВТОСЦЕПКОЙ НА ДОРОГАХ-ЧЛЕНАХ
ОСЖД И НА ДОРОГАХ-ЧЛЕНАХ МСЖД"

Приложение I3, пункт 2.1.2)

1. новая формулировка данных номинального тока:

" номинальный ток 20 А для контактов I - 3
4 А для контактов 9 - 10"

2. новая формулировка для числа полюсов штепсельного соединения:

"количество полюсов штекерного соединения $3/2 + S + A$ (3)"

3. принять сноску:

" (3) S = защитный провод, A = экранирование"

Приложение I3, пункт 2.1.4

Пункт 2.1.4 заменяется следующим новым текстом:

"2.1.4. Падение напряжения и нагрев контактов

При нагрузке с соответствующим номинальным током падение напряжения не должно превышать:

. в демонтированном состоянии показатель 50 мВ (I) пары контактов (штекерный штифт-штепсельное гнездо) и

. в рабочем режиме - показатель 350 мВ (I) пары контактов 2-х сцепленных электроэлементов с штеккером (штекерный штифт от штекера I до штекерного штифта от штекера 2)".

Подогрев контактов пары контактов (штекерный штифт-штепсельное гнездо) 2-х сцепленных электросоединителей и одного штепсельного соединения при продолжительной нагрузке 0 номинальным током и окружающей температурой 70°C не должен превышать максимальное значение 90°C (I)".