



| Funkcja DSAT | Wartości progowe urządzeń (progi pomiarowe) ¹ | | | Dokładność | Prędkość v [km/h] |
|--|---|---|--|--|--|
| | OSTRZ | STOP | STOP [L]. [P] | | |
| GM = funkcja zagrzanych maźnic, gorące maźnice (określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie zagrzanych łożysk osiowych w czasie jazdy pociągu). | gdy temperatura łożyska przekroczy 60°C powyżej temperatury odniesienia ² | gdy temperatura łożyska przekroczy 72°C powyżej temperatury odniesienia | tzw. alarm różnicowy , występuje gdy różnica temperatury między łożyskiem lewym [L] a prawym [P] przekroczy 48°C | w zakresie temperatury absolutnej od 0°C do 150°C: 1) co najmniej ±5°C w zakresie 0°C do 20°C włącznie; 2) co najmniej ±3°C w zakresie 20°C do 100°C włącznie; 3) co najmniej ±5°C w zakresie 100°C do 150°C włącznie; | 3 ÷ 250 wg PN- EN 15437-1: 2009; pomiar <u>w płaszczyźnie</u> <u>wzdłużnej</u> na powierzchni pomiarowej o min. długości 100 mm oraz <u>w płaszczyźnie</u> <u>poprzecznej</u> na powierzchni o szerokości większej lub równej 80 mm w obszarze pomiędzy 1040mm a 1120 mm względem osi wzdłużnej pojazdu, na wysokości pomiędzy 260mm a 500 mm ponad główką szyny. |
| GH = funkcja zagrzanych obręczy lub tarcz hamulcowych, gorące hamulce (określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie niesprawnych hamulców w czasie jazdy pociągu). | gdy temperatura obręczy (tarczy hamulcowej) przekroczy 200°C powyżej temperatury odniesienia | gdy temperatura obręczy (tarczy hamulcowej) przekroczy 300°C powyżej temperatury odniesienia | | Wykrywanie w zakresie 100°C do 500°C z dokładnością pomiaru: - co najmniej ±10°C w zakresie 100°C do 400°C włącznie; - co najmniej ±20°C w zakresie 400°C do 500°C włącznie. | |
| | OSTRZ | GRAN | | | |
| PM = funkcja płaskie miejsca, płaskie miejsca | gdy długość „modelowego płaskiego miejsca | gdy długość „modelowego płaskiego miejsca | | | |

¹ na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

² jest to wartość temperatury otoczenia lub temperatury pudła wagonu wykorzystywana jako wartość bazowa przy pomiarach



| Funkcja DSAT | Wartości progowe urządzeń (progi pomiarowe) ¹ | | Dokładność | Prędkość |
|--|---|--|--|-----------------|
| (określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie deformacji powierzchni tocznej kół w czasie jazdy pociągu) | ca" przekroczy 45 mm | ca" przekroczy 60 mm | | |
| PD = funkcja przeciążenia dynamicznego, przeciążenie dynamiczne (określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie niesprawności taboru powodujących nadmierne oddziaływanie dynamiczne na tor; przeciążenia dynamiczne to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu szynowego, wywołana niesprawnością taboru – mierzona jako składowa dynamiczna pionowej siły nacisku koła na szynę). | gdy wartość przeciążenia dynamicznego przekroczy 200 kN | gdy wartość przeciążenia dynamicznego przekroczy 350 kN | pomiar dynamiczny nacisku koła na szynę co najmniej do 500 kN z dokładnością nie mniejsza niż ±20 kN w zakresie 200kN do 400kN. | |
| OK = funkcja obciążenie koła, obciążenie koła (określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie przekroczenia nacisków osi (pojedynczej osi) i liniowych (na 1 metr bieżący toru), będących | Stan graniczny (GRAN)³ | | | |
| | przy wykrywaniu przekroczenia nacisku obowiązującego na danej linii (odcinku linii): a) gdy zostanie przekroczona wartość progowa dopuszczalnego nacisku osi – powiększona o przyjętą dokładność urządzenia, b) gdy zostanie przekroczona wartość progowa dopuszczalnego nacisku liniowego - powiększona o przyjętą dokładność urządzenia | | 1) wykrywanie nadmiernych obciążeń w zakresie do 300 kN z dokładnością: a) co najmniej ±5% dla wykrywania przekroczenia ustalonego progu nacisku osi; | 20 ÷ 160 |

³ Dla funkcji OK poniższe wartości progowe należy określić uwzględniając dla danego toru dopuszczalny obowiązujący nacisk pomiędzy stacjami węzłowymi – pomiędzy którymi zainstalowano urządzenie dat.



| Funkcja DSAT | Wartości progowe urządzeń (progi pomiarowe) ¹ | Dokładność | Prędkość |
|---|--|--|----------|
| skutkiem nieprawidłowości załadunku lub niesprawności pojazdu szynowego, poprzez pomiar wielkości chwilowych nacisków kół w czasie jazdy pociągu – nie będącej ważeniem taboru) | | b) co najmniej $\pm 5\%$ dla wykrywania przekroczenia ustalonego progu obciążenia na metr bieżący toru (obciążenie liniowe). 2) rejestracja ciężaru brutto przejeżdżającego pociągu, co najmniej z dokładnością 3%. | |