

НИФТР и СТ КЫРГЫЗСТАНДАРТ

**РАБОЧИЙ
ЭКЗЕМПЛЯР**



**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ
СОЮЗА ССР**

**СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО
АВТОМАТИЗИРОВАННОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГЛАВНЫМИ
СУДОВЫМИ ДИЗЕЛЯМИ**

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

ГОСТ 18174—83

Издание официальное

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР ПО СТАНДАРТАМ
Москва**

РАЗРАБОТАН Министерством тяжелого и транспортного машиностроения

ИСПОЛНИТЕЛИ

В. И. Балакин, Б. Д. Вернов, М. И. Левин, Л. П. Васильев, Ю. Ф. Юдицкий

ВНЕСЕН Министерством тяжелого и транспортного машиностроения

Член Коллегии М. П. Фарафонов

УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 20 сентября 1983 г. № 4460

СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО
АВТОМАТИЗИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ ГЛАВНЫМИ
СУДОВЫМИ ДИЗЕЛЯМИ
Общие технические требования

ГОСТ
18174—83

Automated remote control systems of marine propulsion
diesel engines. General technical requirements

Взамен
ГОСТ 18174—72

ОКП 31 2971 3000

Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 20 сентября
1983 г. № 4460 срок действия установлен

с 01.01.85

Несоблюдение стандарта преследуется по закону

1. Настоящий стандарт распространяется на системы дистанционного автоматизированного управления главными судовыми дизелями (далее — системы ДАУ), работающими на винт фиксированного шага непосредственно или через реверсивную передачу.

Система ДАУ должна содержать совокупность взаимодействующих устройств, необходимых и достаточных для автоматического выполнения команд, задаваемых с дистанции оператором.

Требования к отдельным устройствам устанавливаются в стандартах или технических условиях на конкретные виды двигателей и (или) систем ДАУ.

2. Система ДАУ должна соответствовать требованиям настоящего стандарта, Правилам Регистра СССР и (или) Правилам Речного регистра РСФСР, требованиям стандартов, технических условий на конкретную систему и требованиям рабочих чертежей, утвержденных в установленном порядке.

3. Система ДАУ должна обеспечивать:

пуск и остановку реверсивного дизеля, изменение частоты вращения коленчатого вала и направления вращения гребного вала при помощи одного органа управления, перемещаемого в требуемое положение без ограничения скорости перемещения и без выдержек в промежуточных положениях;

отработку операций по управлению дизелями в соответствии с алгоритмом функционирования;