

**ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
(ОСЖД)**

III издание

Разработано совещанием экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу 24-26 июня 2003 г., г.Варшава

Рассмотрено совещанием Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу 27-30 октября 2003 г. в Варшаве

Утверждено на XIX заседании Конференции Генеральных директоров 19-23 апреля 2004г., г.Астана, Казахстан

Дата вступления в силу: 23 апреля 2004 г.

Примечание.

Теряет силу II издание от 30 августа 1984 г.

**О
521/2**

**ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ УСЛОВИЯ
НА СМЕШАННУЮ СЦЕПКУ ВОЗДУШНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА ДОРОГ – ЧЛЕНОВ ОСЖД**

В сообщении между железными дорогами колеи 1435 и 1520 мм может быть применена такая смешанная воздушная сцепка, которая является надежной в эксплуатации и выполняет приведенные ниже условия. Изменение настоящих условий необходимо согласовывать между ОСЖД и МСЖД.

Технические и эксплуатационные условия

1. Смешанная воздушная сцепка должна обеспечить соединение воздушных магистралей между:

- подвижным составом с винтовой стяжкой, смешанной тяговой сцепкой и автосцепкой СА-3.

2. Смешанная воздушная сцепка должна быть пригодна для установки уплотнительного элемента в соответствии с Памяткой МСЖД 541-1.

3. Влияние температурных и метеорологических условий не должно сказываться отрицательно на применение смешанной воздушной сцепки в температурном пределе от -55° до $+55^{\circ}\text{C}$. Смешанная воздушная сцепка у вагонов, которые будут эксплуатироваться только на европейской части железных дорог колеи 1520 мм (за исключением территории России на направлениях городов Архангельск, Мурманск, Воркута, Пермь), может быть выполнена в диапазоне рабочих температур от $+40^{\circ}\text{C}$ до -40°C .

4. Конструкция смешанной воздушной сцепки должна соответствовать следующим требованиям:

ширина прохода в свету $1\frac{1}{4}$;

максимально избыточное давление 1 МПа;

максимальная масса корпуса сцепки 3,5 кг.

5. Плотность смешанной воздушной сцепки должна отвечать действующим на дорогах правилам и инструкциям по тормозному оборудованию.

6. Смешанная воздушная сцепка не должна иметь незакрепленных деталей, которые допускали бы самопроизвольное отделение от единицы подвижного состава.

7. Надежное соединение и сцепление главных воздушных магистралей двух единиц подвижного состава посредством смешанной воздушной сцепки должно быть обеспечено при всех встречающихся положениях подвижного состава по отношению друг к другу с учетом отклонения автосцепки и с учетом хода поглощающего аппарата или сжатия боковых буферов. Это условие распространяется только на кривые с радиусом $R \geq 90$ м. Надежное соединение должно быть также обеспечено во время движения при наличии толчков.

8. Смешанная воздушная сцепка не должна самопроизвольно разъединяться. При самопроизвольном разъединении должно быть обеспечено

экстренное торможение поезда, при этом не допустимо повреждение узлов и деталей смешанной воздушной сцепки.

9. Несцепленная смешанная воздушная сцепка, находясь в держателе, должна быть не ниже 140 мм над уровнем головки рельса. Во время движения и при соударении единиц подвижного состава со скоростью до 12 км/час смешанная воздушная сцепка не должна выпадать из держателя. Держатель, кроме того, выполняет функцию защиты и уплотнения отверстия смешанной сцепки от попадания грязи, влаги, снега и льда.

10. Расцепление смешанных воздушных сцепок должно быть обеспечено:

10.1. Вручную с обеих сторон единиц подвижного состава.

10.2. Между собой и в соединении со стандартными тормозными рукавами.

10.3. В соединении с автосцепкой при расцеплении смешанных тяговых сцепок и разъединении единиц подвижного состава.

После расцепления, произведенного согласно пунктам 10.1, 10.2 или 10.3 нижний край свободно свисающей смешанной воздушной сцепки должен находиться на расстоянии не меньше чем 65 мм над уровнем головки рельса.

11. Смешанная воздушная сцепка должна быть сконструирована таким образом, чтобы все связанные с ней работы могли производиться безопасно одним обслуживающим лицом и при возможно меньшей затрате сил и времени.

12. Смешанная воздушная сцепка не должна ограничивать сцепляемость единиц подвижного состава, оборудованных винтовой стяжкой.