

**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 22.02.1974 г.

**O+P
543**

**НОРМЫ ТОРМОЗНОГО НАЖАТИЯ
(ПРОЦЕНТ ТОРМОЗНОГО ВЕСА) ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ,
ОБРАЩАЮЩИХСЯ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ КОЛЕИ
1435 И 1520 ММ ПРИ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА КОЛЕЕ 1520 ММ**

1. Пассажирские вагоны, обращающиеся по железным дорогам колеи 1435 мм, при переходе на колею 1520 мм должны удовлетворять приведенным в таблице I нормам расчетного тормозного нажатия (проценту тормозного веса).

При порожнем состоянии и состоянии полной загрузки они должны находиться в следующих пределах:

Таблица I

Максимальная скорость км/ч	Коэффициент расчетного тормозного нажатия в пересчете на чугунные колодки	Процент тормозного веса	Примечание
120	0,80 – 0,90	100 - 120	для вагонов, не имеющих режима R
121 - 140	0,9 – 1,0	100 - 120	
141 - 160	1,0 – 1,15	120 – 140	для вагонов, имеющих режим R
161 - 200	1,15 – 1,25	140 - 150	

2. При скоростях 141-200 км/ч вагоны должны быть оборудованы противоюзным устройством. При скоростях 161-200 км/ч вагоны должны, кроме того, быть оборудованы магнитно-рельсовым тормозом.

3. Указанные в таблице I нормы должны достигаться с применением композиционных тормозных колодок, дисковых тормозов или чугунных тормозных колодок (для скоростей движения 141-200 км/ч при чугунных тормозных колодках – с регулированием тормозного нажатия в зависимости от скорости).

4. При применении регулирования тормозного нажатия в зависимости от скорости переход на повышенное нажатие должен обеспечиваться в диапазоне скоростей 80-100 км/ч. Допускается переход на повышенное нажатие при скоростях 50 –70 км/ч для вагонов колеи 1435 мм.

5. Рекомендуется, чтобы изменения тормозных нажатий (процент тормозного веса) по таблице I и регулирование тормозного нажатия в зависимости от скорости достигались при перестановке вагонов с одной колеи на другую за счет конструкции тормозного оборудования тележек.