

КОМИТЕТ ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

I издание

Рассмотрено VI Комиссией на заседании в Циндао  
с 5 по 9 мая 1990 г.

P-572/5

Дата вступления в силу: 26 июня 1990 г.

ПАРАМЕТРЫ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ  
НА 4-х ОСНЫЕ ПЛАТФОРМЫ УНИВЕРСАЛЬНОГО  
НАЗНАЧЕНИЯ С ВОРТАМИ С НАГРУЗКОЙ НА  
ОСЬ 22,5 т КОЛЕСА 1435 мм

ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ НА ВАГОН-ПЛАТФОРМУ  
ТИПА 2, УНИВЕРСАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, С БОРТАМИ

1. Назначение и основные особенности вагона

1.1. Вагон предназначен для перевозки разных типов тяжелых изделий подвижного состава (колесных пар, тележек), прокатных изделий, рельсов и т.д.

2. Основные технико-эксплуатационные параметры

2.1. Число осей	4
2.2. Допускаемая нагрузка от оси на рельсы, т	22,5
2.3. Ширина колеи, мм	1435
2.4. Габарит	МСЭД 505-3
2.5. Собственная масса вагона, т, не более	22,5
2.6. Грузоподъемность, т, не менее	67,5
2.7. Максимальная скорость, км/ч:	
- порожнего вагона	120
- грузного вагона	100
2.8. Длина вагона по буферам, мм	14 040
2.9. Длина рамы по буферам срусьев, мм	12 000
2.10. База вагона, мм	9000
2.11. Минимальная рабочая длина пола, мм	12 640
2.12. Минимальная рабочая ширина пола, мм	2750
2.13. Погрузочная площадь, м <sup>2</sup> , около	35
2.14. Высота бортов, мм	520

3. Технико-эксплуатационные требования к отдельным узлам вагона

3.1. Рама.

Рама - металлическая сварной конструкции, выполняемая из стальных прокатных профилей. На каждом конце рамы должно быть место в соответствии с памятками МСЭД 530-1 и ОСЭД 530 для монтажа погмашающего аппарата и установки автосцепки.

3.2. Ходовые части.

Вагон установлен на 2 двухосных тележках унифицированного типа осевой нагрузкой 221 кН (22,5 т). Наружные размеры тележек и соединения тормозной рычажной передачи тележек должны соответствовать предписаниям памятки МСЭД 510-2.

Колесные пары с цельнокатанными колесами - согласно памяткам МСЖД 812-3 и 813-1.

### 3.3. Ударно-тяговые устройства.

3.3.1. До момента введения автосцепки применяются сквозные тяговые устройства. Упругой крик и винтовая стяжка должны соответствовать памятке МСЖД 520, минимальной прочностью при разрыве 1 мн для крика и 0,85 мн для винтовой стяжки.

3.3.2. Применяемые буфера должны быть изготовлены согласно памяткам МСЖД 526-1 и 527-1 ходом 105 мм и энергоемкостью не менее 50 кДж.

3.3.3. с учетом перехода к автосцепке, рекомендуется и возможное применение поглощающих аппаратов автосцепки вместо тяговых аппаратов, имея в виду возможности железнодорожных управлений.

### 3.4. Тормоз.

3.4.1. Вагон оборудован пневматическим тормозом типа КНСРР, ЭРЛИКОН или ДАКО по выбору заказчика. Тормозное оборудование должно в полном объеме соответствовать требованиям, предъявляемым к тормозному устройству вагонов международного сообщения, предусмотренным предписаниями МСЖД.

3.4.2. Тормоз должен иметь переключатель "грузовой пассажирский" и авторежим в зависимости от нагрузки с расчетным режимом

3.4.3. Элементы тормозной рычажной передачи должны отвечать СТ СЭВ 4391-83. Тормозные колодки и башмаки должны отвечать предписаниям МСЖД и ОСЖД.

3.4.4. Тормоз должен быть оборудован авторегулятором хода поршня тормозного цилиндра.

3.4.5. По желанию заказчика вагон должен быть оснащен ручным или стояночным тормозом в соответствии со СТ СЭВ 4598-84.

### 3.5. Платформа вагона.

3.5.1. Платформа вагона составлена из пола и торцевых стенок, которые должны соответствовать памяткам МСЖД 571-2 и 577. Вагон может быть оснащен съемными стойками по согласованию с заказчиком, отвечающим по размерам памятке МСЖД 578, лист II, III и IV. Конструкция пола должна соответствовать требованиям памятки МСЖД 531.

3.5.2. Вагон должен иметь два торцевых борта высотой 520 мм, изготовленные из волнистой листовой стали и выдерживающие нагрузку от колеса погрузчика, согласно памятке МСЖД 577.

### 3.6. Дополнительное оборудование.

3.6.1. Вагон должен быть оснащен устройствами для крепления и замкания перевозимых грузов: кольца и клеммы, установленные сбоку на раме, кольца встроенные в полу вагона, согласно памятке МСЖД 571-2.

3.6.2. Пол вагона может быть оснащен убоирающимися брусками, позволяющими перевозить рельсы, прокатные изделия и транспортные средства, согласно памятке МСЖД 571-2.

### 3.7. Внешнее оборудование.

Вагон должен быть оснащен неподвижными приспособлениями, ступеньками, поручнями, кронштейнами и т.д. согласно памяткам МСЖД 532, 535-2, 575.

### 3.8. Надписи, знаки и окраска вагона.

Окраска отдельных узлов вагона производится согласно установленным между изготовителем и потребителем нормам.

Надписи и знаки на вагоне делаются на основании требований РИБ и ШВ, а также чертежей, согласованных с заказчиком.

## 4. Общие требования

4.1. Вагон должен отвечать действующим требованиям международных железнодорожных организаций для расчета и проектирования механической части.

4.2. Основные несущие элементы вагона следует изготавливать из материалов, соответствующих условиям их работы и отвечающих действующим требованиям международных железнодорожных организаций.

4.3. Вагон должен обеспечивать прохождение:

- сортировочных горок с профилем, отвечающим памятке МСЖД 522;
- железнодорожных паромов в соответствии с требованиями РИБ за исключением парома TINOSSET-MAEL;
- кривых минимальным радиусом по требованиям МСЖД.

4.4. Настоящие технико-эксплуатационные требования могут уточняться по мере совершенствования конструкции вагонов и узлов и изменения соответствующих параметров в предписаниях МСЖД.

4.5. Испытания прототипных вагонов следует производить согласно унифицированным методам, актуализированным в рамках темы 15 Соглашения "Железнодорожный перспективный подвижной состав".