

КОМИТЕТ ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

I издание

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

P-572/6

Дата вступления в силу: 26 июня 1990 г.

ПАРАМЕТРЫ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ  
НА 4-х ОСНУЮ ПЛАТФОРМУ, ПРИСПОСОБЛЕННУЮ  
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ С НАГРУЗКОЙ  
НА ОСЬ 22,5 т КОЛЕСИ 1435 мм

**ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ НА ВАГОН-ПЛАТФОРМУ,  
ПРИСПОСОБЛЕННУЮ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ**

**1. Назначение и основные особенности вагона**

1.1. Вагон предназначен для перевозки крупнотоннажных контейнеров, а также прокатных изделий, длинномерных и тяжелых грузов, лесных материалов и др.

1.2. Вагон следует оборудовать фитингами для крепления контейнеров, а также 16 поворотными боковыми стойками для крепления грузов.

**2. Основные технико-эксплуатационные параметры**

2.1. Число осей		4
2.2. Допускаемая нагрузка от оси на рельсы не более, т		22,5
2.3. Габарит	МСЕД	505-3
2.4. Ширина колеи, мм		1435
2.5. Грузоподъемность, т, не менее		66,5
2.6. Собственная масса, т, не более		23,5
2.7. Максимальная скорость, км/ч:		
- порожнего вагона <sup>1)</sup>		120
- груженого вагона		100
2.8. Длина вагона по буферам, мм		19 900
2.9. Длина вагона по буферным брускам, мм	18 660	+10 -0
2.10. База вагона, мм		14 860
2.11. Погрузочная площадь, м <sup>2</sup> , не менее		50,4
2.12. Высота пола от уровня головки рельсов, мм не более		1190

**3. Технико-эксплуатационные требования к отдельным узлам вагона**

**3.1. Рама.**

Рама - сварной конструкции приспособленная для монтажа буферов и винтовой стяжки, а также автосцепки типа МСЕД/ОСЕД согласно требованиям памятки МСЕД 530-1.

<sup>1)</sup> Вагон без груза или с порожним контейнером

Рама и пол должны выдерживать нагрузку 51 кн от колеса согласно памятке МСЖД 531, а также обеспечить грузоподъемность:

Длина груза или рас- стояние опор, м	При равномерно распре- деленной нагрузке, т	При нагрузке на двух опорах, т
2	35	36
5	36	42
9	38	57
15	52	66,5

Вагон должен иметь два торцевых откидных борта высотой 400 мм, изготовленных из волнистой листовой стали и выдерживающие нагрузку от колеса согласно требованиям памятки МСЖД 577.

Вагон должен быть оборудован 4 короткими опускаемыми стойками, а также 16 боковыми поворотными стойками для крепления длинномерных грузов, конструкция которых должна отвечать требованиям памятки МСЖД 578.

Вагон должен быть оборудован устройствами для крепления перевозимых грузов согласно требованиям памяток МСЖД 571-2 и 571-4.

### 3.2. Пол.

Пол вагона - деревометаллический.

### 3.3. Тележки.

Вагон имеет две двухосные тележки унифицированного типа осевой нагрузкой 221 кн (22,5 т). Наружные размеры тележек и соединения тормозной рычажной передачи должны соответствовать предписаниям памятки МСЖД 510-2.

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

### 3.4. Ударно-тяговые устройства.

Вагон должен быть оборудован:

- несквозным тяговым прибором с винтовой стяжкой прочностью 0,85 мн и тяговым криком прочностью I мн согласно СТ СЭВ 5593-86 и памятке МСЖД 520;

- буферами ходом 105 мм, статическим усилием от 0,4 до I мн с возможностью восприятия динамической энергии не менее 50 кДж согласно СТ СЭВ 6721-86 и памятке МСЖД 526-1.

### 3.5. Тормоз.

3.5.1. По согласованию с заказчиком вагон должен быть оснащен пневматической тормозной системой КНОРР, ЭРЛИКОН или ДАКО. Диаметр магистрали I 1/4". В раме вагона должно быть предусмотрено место для монтажа второй питающей магистрали. Вагон должен быть оснащен авторежимом и иметь расчетный режим ss/s.

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

3.5.3. Шарниры рычажной системы тормоза должны отвечать СТ СЭВ 4391-83.

3.5.4. Вагон должен быть оснащен ручным или стояночным тормозом по СТ СЭВ 4593-84.

### 3.6. Внешнее оборудование.

Вагон должен быть оборудован:

- подножками, поручнями, ручками и буксирными крюками, установленными на каждом конце вагона;
- кронштейнами для хвостовых сигнальных фонарей;
- ящиками для маршрутных документов на каждой продольной стороне вагона.

Вагон должен иметь 32 кольца для крепления перевозимых грузов согласно требованиям памятки МСЖД 571-2.

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

Окраска вагона производится согласно установленным нормам.

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

## 4. Общие требования

4.1. Вагон должен выдерживать, без превышения допустимых напряжений и остаточных деформаций, воздействие статической нагрузки от тары вагона и вертикальной нагрузки, равной грузоподъемности вагона, распределенной равномерно.

4.2. Вагон должен выдерживать, без превышения допустимых напряжений и остаточных деформаций, воздействие следующих горизонтальных нагрузок, мм

сжатие по осям буферов

2.0

сжатие на уровне 50 мм ниже осей буферов	1,5
сжатие по осям буферов по диагонали рамы вагона	0,4
сжатие по оси автосцепки	2,0
растяжение по оси автосцепки	1,5

4.3. Вагон должен выдерживать воздействие динамических нагрузок от сил инерции при соударении в порожнем и груженом до массы брутто 80 т в стояниях со свободно стоящим вагоном массой брутто 80 т.

Соударения порожнего вагона, оборудованного автосцепкой или буферами, производится со скоростью движения до 15 км/ч.

Соударения груженого вагона, оборудованного автосцепкой, производится со скоростью до 15 км/ч, но не менее 12 км/ч.

Соударения груженого вагона, оборудованного буферами, производятся силой 3 кН, если они достигают это значение ниже скорости 15 км/ч, но не менее 12 км/ч, или со скоростью 15 км/ч, если значение силы не превышает 3 кН.

Соударения порожнего вагона, оборудованного буферами, а также порожнего и груженого вагона, оборудованного автосцепкой, не должны вызывать остаточных деформаций.

Соударения груженого вагона, оборудованного буферами, не должны вызывать деформаций выше 2 % в местах максимальных напряжений, а изменения основных размеров вагона не должны снижать его эксплуатационные качества.

4.4. У вагона не должны наблюдаться остаточные деформации от грузов, возникающие при подъеме груженого вагона за один из его буферных рывьев.

4.5. Для изготовления основных элементов рамы вагона следует применять низколегированную сталь повышенной прочности с гарантированной ударной вязкостью при температуре минус 20°C.

4.6. Одиночный вагон и в сцепке должен проходить кривые с минимальным радиусом по требованиям МСЖД.

Вагон должен обеспечивать прохождение:

- сортировочных горок стандартного профиля по памятке МСЖД

22;

- железнодорожных паромов с уклоном не более 3° 30' и кривой

форме радиусом 120 м.