

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

IV издание

Разработано экспертами Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу 27 – 29 августа 2013 г.,
Венгрия, г. Будапешт

Утверждено совещанием Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу 28 – 31 октября 2013 г.,
Комитет ОСЖД, г. Варшава

Дата вступления в силу: 31 октября 2013 г.

Примечание: Теряет силу III издание от 27.10.2000 г.

**Р
782**

**РЕКОМЕНДАЦИИ
ПО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ
К СОДЕРЖАНИЮ ПУТИ НА УЧАСТКАХ
СО СКОРОСТНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ**

Настоящие рекомендации являются дополнительными к действующим на железных дорогах стран - членов ОСЖД нормативам устройства и содержания пути на участках скоростного движения.

Границы диапазона скоростей, классифицируемых как скоростное движение, устанавливаются администрацией железных дорог стран-членов ОСЖД самостоятельно, при этом верхняя граница составляет 200-250 км/ч.

Настоящие рекомендации разработаны с целью этапной гармонизации действующих нормативов с европейскими, предусмотренными EN 13848 и предназначенными, в том числе, для оценки так называемых «натурных неровностей», полученных с помощью соответствующих передаточных функций, либо двойным интегрированием ускорений на буксе (вертикальная плоскость).

Администрации железных дорог могут ужесточать данные нормативы в соответствии с местными условиями.

Дополнительного определения для скоростного движения требуют следующие параметры геометрии рельсовой колеи:

- по ширине колеи – разность номинальной ширины колеи и среднего значения на длине 100 м;
- по поперечному уровню - отклонение пикового значения от среднего по другой нити на длине 25 м;
- по положению пути в плане - допуски по разности смежных стрел изгиба в точках через 10 м и допускаемые отклонения от базовой линии в прямых участках;
- параметры «натурных неровностей» в плане и профиле в диапазоне длин волн 3-25 м и 25-70 м.

1. Для оценки **отклонения среднего значения ширины колеи на скользящем отрезке 100 м от номинала**, рекомендуется установить следующие значения допустимых отклонений (Таблица 1):

Таблица 1

Скорость, км/ч	Допустимые отклонения, мм
141-160	14
161-200	14
201-230	10
231-250	10

2. Поэтапно ввести дополнительную оценку по параметру **поперечного уровня** – **отклонение пикового значения от среднего по другой нити на длине 25 м** в следующих размерах (Таблица 2):

Таблица 2

Скорость, км/ч	Плановое устранение		Немедленное реагирование		
	I этап	II этап	I этап	II этап	III этап
141-160	13	11	18	16	13
161-200	13	11	18	16	13
201-230	11	9	14	12	10
231-250	11	9	14	12	10

3. Поэтапно ввести допуски по **разности смежных стрел изгиба** в точках через 10 м от хорды длиной 20 м, установив следующие пороговые значения (Таблица 3).

Таблица 3

Скорость, км/ч	Плановое устранение		Немедленное реагирование		
	I этап	II этап	I этап	II этап	III этап
141-160	13	11	21	16	12
161-180	13	11	21	16	12
181-200	13	10	16	12	10
201-230	11	8	15	11	9
231-250	11	8	14	10	8

4. Ввести допускаемое **отклонение от базовой линии** в прямых при скорости 141-200 км/ч – 10 мм, 201-250 км/ч – 6 мм.

5. Введение параметра и оценка «натурных» неровностей, получаемых методом двойного интегрирования ускорений, позволяет выявить ранее не учитываемые неровности продольного профиля, плана и по уровню, которые неблагоприятно влияют на динамику подвижного состава и могут быть устранены при механизированной выправке.

Предлагается ввести следующие допустимые значения по «**натурным неровностям**» в плане и профиле (Таблицы 4а, 4б):

Таблица 4а

для неровностей в плане

Скорость, км/ч	Гармонизированные нормативы			Европейские нормативы		
	Планового устранения	Немед- ленного реагиро- вания	Предель- но допусти- мые	Плано- вого устра- нения	Немед- ленного реагиро- вания	Предель- но допус- тимые
	Неровности длиной 3-25 м					
141-160	>9	>10	>15	6-9	8-10	>14/
161-200	>8	>9	>12	5-8	7-9	>12/
201-230	>8	>9	>12	5-8	7-9	>12/
231-250	>7	>8	>10	4-7	6-8	>10/
	Неровности длиной 25-70 м					
141-160	-	-	-	-	-	-
161-200	>15	>17	>25	10-15	14-17	>24
201-230	>15	>17	>25	10-15	14-17	>24
231-250	>13	>14	>20	8-13	12-14	>20

Таблица 4б

для неровностей в профиле

Скорость, км/ч	Гармонизированные нормативы			Европейские нормативы		
	Плано- вого устра- нения	Немед- ленного реагиро- вания	Предель- но допусти- мые	Плано- вого устра- нения	Немед- ленного реагиро- вания	Предель- но допус- тимые
	Неровности длиной 3-25 м					
141-160	>14	>16	>25	8-15	10-17	>23
161-200	>12	>14	>20	7-12	9-14	>20
201-230	>12	>14	>20	7-12	9-14	>20
231-250	>10	>12	>16	6-10	8-12	>16
	Неровности длиной 25-70 м					
141-160	>22	>30	>35	-	-	-
161-200	>20	>25	>35	14-20	18-23	>33
231-250	>20	>25	>35	14-20	18-23	>33
231-250	>18	>20	>30	12-18	16-20	>28

Этапность введения новых нормативов определяется администрацией железных дорог.