

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

I издание

Разработано экспертами Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу 25 – 28 июня 2013 г.,
Комитет ОСЖД, г. Варшава

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

Утверждено на XXIX заседании Конференции
Генеральных директоров (ответственных представителей)
железных дорог ОСЖД, 24 – 28 апреля 2014 г., КНДР, г. Пхеньян

Дата вступления в силу: 28 апреля 2014 г.

Примечание:

1. Теряет силу II издание Памятки Р 521/1 от 18.11.1975 г. и изменения к ней от 19.07.1984 г.
2. Памятка является обязательной для железных дорог колеи 1520 мм и рекомендуемой для железных дорог колеи 1435 мм.

**O+P
521/1**

**СМЕШАННАЯ ТЯГОВАЯ СЦЕПКА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.
ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

Для применения на пассажирских и грузовых вагонах международного сообщения между железными дорогами колеи 1435 мм и 1520 мм стран – членов ОСЖД допускается смешанная тяговая сцепка, удовлетворяющая следующим требованиям.

1. Общие требования

1.1. Смешанная тяговая сцепка (далее - СТС) должна обеспечивать сцепление подвижного состава, оснащенного СТС, с подвижным составом, оснащенный сцепкой в любом из следующих вариантов:

- винтовая сцепка, соответствующая Памятке О 521;
- автосцепка, соответствующая Памятке О 522/1;
- аналогичная СТС.

1.2. СТС должна обеспечивать возможность сцепления между собой всех видов подвижного состава: локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов.

1.3. СТС должна обеспечивать передачу растягивающих усилий. Сжимающие усилия передаются через боковые буфера подвижного состава. Параметры буферов должны соответствовать Памяткам О 529/1 и О 529/2.

1.4. Допускается конструкция СТС, обеспечивающая передачу как растягивающих, так и сжимающих усилий.

При этом передача сжимающих усилий должна обеспечиваться одним из следующих способов:

- через боковые буфера подвижного состава (при сцеплении с винтовой сцепкой);
- через СТС (при сцеплении с автосцепкой, при отсутствии боковых буферов);
- через СТС и боковые буфера (при сцеплении с СТС или автосцепкой, при наличии боковых буферов).

1.5. Прочность СТС при действии растягивающих нагрузок должна быть не менее 850 кН.

1.6. Для конструкции СТС, обеспечивающей передачу как растягивающих, так и сжимающих усилий без обязательного наличия боковых буферов, ее прочность при действии сжимающих нагрузок должна соответствовать требованиям Памятки О 522/1.

1.7. СТС должна позволять регулировку ее длины для обеспечения короткого (эксплуатационного) и длинного (маневрового) рабочих положений.

1.8. СТС не должна самопроизвольно расцепляться во всех эксплуатационных режимах.

1.9. Масса съемных частей не должна превышать 36 кг.

2. Эксплуатационные требования

2.1. При сцеплении на прямом участке пути подвижного состава с буферами длиной 650 мм СТС должна обеспечивать соприкосновение тарелей буферов. В длинном (маневровом) положении допускается зазор не более 110 мм.

2.2. При сцеплении на прямом участке пути подвижного состава с буферами длиной 620 мм допускается зазор между тарелями буферов не более 30 мм в коротком положении и не более 140 мм в длинном (маневровом) положении.

2.3. СТС должна обеспечивать сцепление при относительном поперечном смещении осей сцепления: на 220 мм в горизонтальной плоскости и на 140 мм в вертикальной плоскости.

2.4. Сцепление и расцепление должно обеспечиваться с любой стороны сжатого или свободностоящего подвижного состава.

2.5. Конструкция СТС должна обеспечивать пространство для нахождения составителя (Бернское пространство).

2.6. При сцеплении СТС между собой или с автосцепкой, детали, предназначенные для навешивания на крюк винтовой сцепки, должны быть надежно закреплены на корпусе СТС.

3. Требования к установке СТС на подвижном составе

Установка СТС на подвижном составе должна обеспечивать выполнение следующих эксплуатационных требований.

3.1. Сцепление подвижного состава и прохождение сцепом кривых должно обеспечиваться в кривых, указанных в Таблице.

Т а б л и ц а – Расчетные кривые

Транспортная операция	Расчетный участок железнодорожного пути	Расчетный радиус кривой, м		
		грузовые вагоны		Пассажирский подвижной состав, локомотивы
		длиной по осям сцепления менее 21 м	длиной по осям сцепления 21 м и более	
Сцепление	Круговая кривая и участок сопряжения прямой с кривой без переходного радиуса	135	250	250
Проход в сцепленном состоянии	Круговая кривая и участок сопряжения прямой с кривой без переходного радиуса	80	110	120
	S-образная кривая без прямой вставки	120	160	170

3.2. Должна быть обеспечена возможность сцепления и расцепления, а также прохождения подвижного состава, оборудованного СТС, в кривых радиусом 90 м и более. При этом допускается сцепление и прохождение кривых в длинном (маневровом) положении.

3.3. Сцепленный с помощью СТС подвижной состав должен обеспечивать проход сортировочных горок с переломом профиля 55 ‰ (3° 10') между плоскостями надвижной и спускной частей, сопряженными вертикальной кривой радиусом 250 м, а также аппарелей паромных переправ с углом сопряжения их смежных прямолинейных элементов 44 ‰ (2° 30') без самопроизвольного расцепления. При этом штатное расцепление должно быть возможным в любой точке сортировочной горки.

3.4. Вагоны должны быть оборудованы боковыми буферами или иметь возможность их установки. Расстояние между осями буферов должно быть 1740 – 1760 мм.