

Изменение № 1 ГОСТ 22235—2010 Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ

Принято Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 92-П от 25.10.2016)

Зарегистрировано Бюро по стандартам МГС № 12731

За принятие изменения проголосовали национальные органы по стандартизации следующих государств: RU, BY, KG, TJ, GE [коды альфа-2 по МК (ИСО 3166) 004]

Дату введения в действие настоящего изменения устанавливают указанные национальные органы по стандартизации¹⁾

Раздел 2. Ссылку на ГОСТ 5973—2009, ГОСТ 27270—80 и их наименования исключить;

заменить ссылку: ГОСТ 2.601—2006 на ГОСТ 2.601—2013;

ссылки на ГОСТ 4835—2006, ГОСТ 9238—83 и их наименования заменить на:

«ГОСТ 4835—2013 Колесные пары железнодорожных вагонов. Технические условия

ГОСТ 9238—2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений».

Раздел 3 дополнить пунктом 3.7:

«3.7 **специализированный вагон:** Вагон, предназначенный для перевозки одного или нескольких близких по своим свойствам видов груза».

Пункт 4.1.3 исключить.

Пункты 4.1.7 и 4.1.8 изложить в новой редакции:

«4.1.7 Погрузка, размещение, крепление и выгрузка грузов, подготовка их к перевозке, ограждение бортов, торцовых стен и дверей, а также открывание, закрывание дверей, крышек люков должны проводиться в соответствии с требованиями нормативных документов на данные виды работ, действующих на железных дорогах государств—участников Совета по железнодорожному транспорту Содружества, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

4.1.8 Максимальная масса груза, размещаемого в вагоне, и реквизитов крепления не должна превышать грузоподъемность, указанную на кузове вагона.

Превышение массы груза сверх указанной грузоподъемности вагона при повторной проверке допускается в пределах значения погрешности определения массы груза в соответствии с нормативными документами, действующими на территории государства, принявшего стандарт*.

При необходимости смещения общего центра тяжести груза в вагоне относительно продольной или (и) поперечной плоскости симметрии вагона значение смещения не должно превышать значения, установленного нормативными документами, действующими на территории государства, принявшего стандарт**; разница в нагрузке тележек не должна превышать 10 т — для четырехосных; 15 т — для шестиосных; 20 т — для восьмиосных вагонов.

При этом нагрузка, приходящаяся на каждую из тележек, не должна превышать нагрузки, определяемой по формуле

$$P = g \left(\frac{m_{\text{в}} + m_{\text{г}}}{2} - m_{\text{т}} \right), \quad (1)$$

где $m_{\text{в}}$ — масса тары вагона, кг;

$m_{\text{г}}$ — грузоподъемность вагона, кг;

$m_{\text{т}}$ — масса тележки вагона, кг;

g — ускорение свободного падения, м/с².

¹⁾ Дата введения в действие на территории Российской Федерации — 2017—12—01.

* В Российской Федерации применяют МИ 2815—2003 «Государственная система обеспечения единства измерений. Масса грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Порядок определения предельных расхождений в результатах измерений массы на станциях назначения и в пути следования».

** В Российской Федерации применяют Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденные МПС России 27 мая 2003 г. № ЦМ-943.

Максимальная статическая нагрузка от колесной пары на рельсы не должна превышать нагрузки, установленной ГОСТ 4835, а нагрузка, приходящаяся на колесо, не должна превышать половины этого значения».

Пункт 4.1.11. Второй абзац. Исключить слово «Проволочные»;

третий абзац. Заменить слова: «в поезда» на «в поезд»; «не предусмотрено нормативными документами [3], [4]» на «не предусмотрено требованиями инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов [2]».

Пункт 4.2.7 изложить в новой редакции:

«4.2.7 Растяжки, обвязки, применяемые для крепления груза, должны крепиться к увязочным устройствам вагона, предназначенным для этой цели.

Не допускается крепление растяжек и обвязок к другим деталям кузова вагона, в том числе к лесным скобам. Одновременное крепление груза за верхние и средние увязочные устройства, расположенные на одной стойке кузова, не допускается».

Пункт 4.3.1 изложить в новой редакции:

«4.3.1 Статическая нагрузка, действующая на пол вагона от колеса погрузчика с грузом, должна быть не более 18 кН, а динамическая нагрузка — не более 22 кН при среднем давлении колеса на контактную площадь не более 1 МПа (10,20 кгс/см²).

При отсутствии в дверном проеме вагона покрытия пола металлическими листами, предусмотренного конструкторской документацией, на пути следования погрузчика, независимо от величины нагрузки от колеса, должны быть уложены металлические листы толщиной не менее 4 мм».

Пункт 4.3.5. Второй абзац изложить в редакции:

«Если торцовые стены вагона при перевозке могут быть повреждены, то они должны ограждаться на высоту размещения груза деревянными щитами из досок (горбылей) толщиной не менее 40 мм».

Пункт 4.4.1. Второй абзац изложить в новой редакции:

«Допускается проезд техники на резиновом ходу по откинутым торцовым бортам платформы. При этом нагрузка, распределенная на площадке размерами 0,25 × 0,25 м посередине борта, должна быть не более 35 кН (3,57 тс). Нагрузка на борт, приложенная посередине каждой пары соседних торцевых кронштейнов, расположенных по одну сторону от продольной оси вагона, должна быть не более 50 кН (5,10 тс)».

Подраздел 4.4 дополнить пунктом 4.4.5:

«4.4.5 Не допускается крепление растяжек и обвязок к кольцам, расположенным на наружной поверхности секции бортов платформы».

Пункт 4.7.1. Третий абзац. Заменить ссылки [6] на [3].

Пункт 5.4.1. Третий абзац исключить.

Пункт 5.7.1. Второй абзац изложить в новой редакции:

«Перечень вагонов, пропуск которых через сортировочную горку запрещен, устанавливает железнодорожная администрация в соответствии с требованиями инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов [2] и правил перевозки опасных грузов [3]».

Элемент «Библиография» изложить в новой редакции.

- «[1] Единый порядок согласования конструкторской документации на изготовление и ремонт грузовых вагонов, в т.ч. с модернизацией, курсирующих в международном сообщении, а также их составных частей, узлов и деталей. Утвержден Советом по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества (протокол заседания № 58 от 6-7 мая 2013 г.) и введен в действие 1 января 2014 года
- [2] Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств—участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. Утверждена Советом по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества 19 октября 2001 г.
- [3] Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам. Утверждены Советом по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества (протокол заседания № 15 от 5 апреля 1996 г.) и введены в действие 1 января 1997 г.».

(ИУС № 5 2017 г.)