Изменение № 4 ГОСТ 22235—76 Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ

Дата введения 1997—09—01

Принято Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 10 от 04.10.96)

Зарегистрировано Техническим секретариатом МГС № 2284

За принятие изменения проголосовали:

Наименование государства	Наименование национального органа стандартизации
Азербайджанская Республика	Азгосстандарт
Республика Армения	Армгосстандарт
Республика Белоруссия	Белстандарт
Республика Грузия	Грузстандарт
Республика Казахстан	Госстандарт Республики Казахстан
Киргизская Республика	Киргизстандарт

(Продолжение см. с. 10)

(Продолжение изменения № 4 к ГОСТ 22235—76)

Продолжение

Наименование государства	Наименование национального органа стандартизации
Республика Молдова	Молдовастандарт
Российская Федерация	Госстандарт России
Республика Таджикистан	Таджикский государственный центр по стандартизации, метрологии и сертификации
Туркменистан	Туркменглавгосинспекция
Республика Узбекистан	Узгосстандарт

Пункт 1.1.1 изложить в новой редакции:

«1.1.1. Для обеспечения сохранности вагонов должны выполняться требования настоящего стандарта, Уставов железных дорог и нормативной документации на вагоны и устройства, взаимодействующие с ними.

Повреждением вагона считается нарушение исправного состояния вагона или его составных частей вследствие влияния внешних воздействий, превышающих уровни, установленные в настоящем стандарте.

Примечание — Повреждение может быть существенным и являться причиной изъятия вагона из эксплуатации и несущественным, при котором работоспособность вагона сохраняется».

(Продолжение см. с. 11)

Пункт 1.1.2. Заменить слова: «Министерства путей сообщения (МПС)» на «государственных органов управления железными дорогами».

Пункт 1.1.3. Исключить слова: «утвержденным МПС и Министерством тяжелого и транспортного машиностроения».

Пункт 1.1.7. Исключить слова: «утвержденным МПС».

Пункт 1.1.8. Первый абзац изложить в новой редакции: «Перегруз вагонов по грузоподъемности допускается в пределах норм, установленных государственным органом управления железными дорогами»;

заменить ссылку: ГОСТ 22780—77 на ГОСТ 22780—93.

Пункт 1.1.9. Заменить слова: «Главного управления вагонного хозяйства МПС» на «Управления вагонного хозяйства».

Пункт 1.1.10 изложить в новой редакции:

«1.1.10. Перевозимые насыпные грузы должны соответствовать Правилам перевозки грузов в части требований предотвращения самовозгорания, слеживания и комкования.

Запрещается погрузка навалочных и насыпных грузов, если с них стекает влага на ходовые части и автотормозное оборудование вагонов. При перевозке грузов, подверженных смерзанию при температуре ниже 0°С, должны быть приняты меры по возможному уменьшению их влажности до безопасных в отношении смерзания пределов, а также профилактические меры против смерзания, предусмотренные Правилами перевозки грузов. Перед погрузкой в открытый подвижной состав пол вагона, опорные поверхности груза, подкладки, прокладки и бруски должны быть очищены от снега, льда и грязи. В зимнее время полы вагонов и поверхности подкладок в местах опирания груза должны быть посыпаны слоем чистого сухого песка толщиной 1—2 мм. При перевозке технологической щепы и древесных опилок подсыпку песка не проводят.

Лесоматериалы с обледенением, отгружаемые по разрешению государственного органа управления железными дорогами, должны быть сформированы в пакеты.

При загрузке цистерн и вагонов для перевозки нефтебитума попадание продукта на тормозное оборудование и ходовые части вагонов не допускается».

Пункт 1.1.11. Заменить слова: «не согласованной с МПС» на «не согласованной с государственным органом управления железными дорогами».

Пункт 1.2.2. Второй абзац изложить в новой редакции:

«Сосредоточенная на площадке размером 0,25×0,25 м и менее удельная нагрузка на крышку люка не должна превышать 0,8 МПа (8 кгс/см^2)».

Пункт 1.2.7 изложить в новой редакции:

«1.2.7. Растяжки, удерживающие груз от смещения, должны крепиться за специальные увязочные устройства.

Крепление растяжек к другим деталям вагона допускается только по разрешению государственного органа управления железными дорогами, согласованному в установленном порядке».

Пункт 1.2.10. Второй абзац. Заменить слова: «по разрешению МПС» на «по разрешению государственного органа управления железными дорогами».

Пункт 1.3.1. Заменить значение нагрузки: 21 кН (2,2 тс) на 22 кН (2,3 тс);

первый абзац дополнить словами: «При установленных нагрузках среднее давление на контактной площади колеса должно быть не более указанного в ГОСТ 27270—87».

(Продолжение см. с. 12)

Пункт 1.3.3. Заменить слова: «устанавливает МПС» на «устанавливает государственный орган управления железными дорогами».

Пункт 1.3.5 дополнить абзацем: «Средства крепления транспортных пакетов — по ГОСТ 22477—77».

Пункт 1.4. Заменить слово: «Платформы» на «Вагоны-платформы».

Пункт 1.4.4. Второй абзац изложить в новой редакции:

«Устройства, используемые для выгрузки груза с платформ, должны иметь зазор от рабочих кромок скребка или ножа до пола платформы не менее 30 мм. Опирающиеся на пол платформы детали сгребающего устройства, в виде ролика или лыжи, должны при разгрузке исключать возможность задевания рабочих органов за элементы конструкции платформы, а также предотвращать падение скребка ниже уровня пола платформы в начале и конце рабочего хода».

Пункт 1.5. Заменить слово: «Цистерны» на «Вагоны-цистерны».

Пункт 1.6.1 изложить в новой редакции:

«1.6.1. При загрузке и разгрузке рефрижераторных вагонов, секций и вагонов-термосов движение погрузчиков допускается только по напольным решеткам. При этом нагрузка от колеса погрузчика с грузом не должна превышать 12 кН (1,2 тс).

При нагрузке свыше 12 кН (1,2 тс), но не более 15 кН (1,5 тс), на пути следования погрузчика должны быть уложены металлические листы толщиной не менее 3 мм».

Пункт 1.7.1. Заменить слова: «МПС СССР» на «государственного органа управления железными дорогами».

Пункт 1.7.4 дополнить абзацем: «Не допускается устранение течи цемента через неплотности разгрузочных люков посредством его смачивания».

Пункт 2.1.1. Заменить слова: «согласованной с МПС и головным министерством-изготовителем вагонов» на «согласованной в установленном порядке».

Пункт 2.1.3 изложить в новой редакции:

«2.1.3. Испытание опытных образцов — по ГОСТ 15.001—88.

Испытание образцов должно производиться с участием представителей государственного органа управления железными дорогами.

Программа и методика испытаний должны быть согласованы в установленном порядке».

Пункт 2.1.4. Заменить слова: «с участием представителей МПС и головного министерства-изготовителя вагонов» на «с участием представителей государственного органа управления железными дорогами».

Пункт 2.2.1. Заменить значение: 2,5 мм на 2,5 м.

Пункт 2.2.5 исключить.

Пункт 2.6.5 изложить в новой редакции:

«2.6.5. В тепляках, оборудованных охлаждающими устройствами, нижняя система охлаждения включается при достижении температуры тормозного цилиндра 55 °С или в секции 100 °С. Система охлаждения не должна выключаться до окончания процесса разогрева груза.

Верхняя система охлаждения включается при достижении в секции температуры 100 °С через каждый час на 3 мин и за 5 мин до вывода вагонов из тепляка.

Вода, идущая на охлаждение, должна подаваться на детали и узлы вагонов равномерно по всей длине тепляка и не должна быть загрязнена механическими или химическими примесями.

(Продолжение см. с. 13)

Давление в сети должно быть не менее 0,25 МПа (0,5 кгс/см^2), а температура воды не выше 25 °С».

Пункт 2.6.8 дополнить абзацами: «При комбинированном разогреве (нижнем — монотонном и верхнем — по остропиковой технологии) предельные температуры устанавливаются в зависимости от степени промерзания груза (наружной температуры).

При значительной степени промерзания груза (наружная температура ниже минус 20 С°) максимальная температура теплоносителя при первом нижнем разогреве допускается до 170 °С, в секции 100 °С и на выходе рециркулята из секции 65 °С».

Пункт 2.7.1. Заменить слово: МПС на «государственный орган управления железными дорогами».

Пункт 2.7.3 изложить в новой редакции:

«2.7.3. Вагонные замедлители должны:

в заторможенном (рабочем) положении обеспечивать торможение грузовых вагонов всех весовых категорий и осности, спускаемых с сортировочных горок;

в отторможенном (исходном) положении допускать движение с локомотивом любого подвижного состава, разрешаемого к пропуску через сортировочные горки (рефрижераторных поездов, пассажирских вагонов и специального подвижного состава), со скоростью до 11,1 м/с (40 км/ч);

иметь при двустороннем воздействии тормозную систему, автоматически подстраивающуюся к расстоянию между колесами и обеспечивающую одинаковую силу нажатия на внутреннюю и наружную поверхности обода колеса;

(Продолжение см. с. 14)

иметь усилие двустороннего нажатия на колеса вагонов любых весовых категорий, не превышающее нагрузку колес от массы вагона более чем в 3 раза;

развивать тормозную силу, вызывающую замедление вагонов, не более 4 м/с^2;

обеспечивать скорость входа вагона на замедлители: типов Т-50 и РН32 — до 6,5 м/с (23,4 км/ч), типов КНП и КВ — до 7,0 м/с (25,2 км/ч), типов ВЗПГ и ВЗП — 8,5 м/с (30,6 км/ч);

обеспечивать при давлении воздуха 0,65 МПа (6,5 кгс/см^2) усилия нажатия шин на боковые поверхности колес в пределах:

Т-50 — 85±5 (8,7±0,5) кН (тс),

КНП — 125±5 (12,8±0,5), кН (тс),

ВЗПГ — 150±5 (15,3±0,5), кН (тс),

РНЗ — 2 не менее 150 (15,3), кН (тс).

Весовые замедлители КВ-3 должны обеспечивать в тормозном положении возвышение шины подпорной балки над уровнем головок рельсов не менее чем на 5 мм при нахождении на ней колес вагона любого веса.

Скорость наезда вагона на тормозной башмак при роспуске вагонов с сортировочных горок не должна превышать 4,5 м/с (16,2 км/ч)».

Пункт 2.8.1. Таблица. Графа «Максимальный радиус кривой». Заменить единицу: мм на м.

(ИУС № 6 1997 г.)