

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ
в Приложение 3 «Технические условия размещения и крепления грузов»
к СМГС

В главу 1

1. Пункт 4.10 изложить в редакции:

«При несимметричном расположении центра тяжести груза либо подкладок относительно поперечной плоскости симметрии вагона, при размещении подкладок на расстоянии, не соответствующем требованиям таблиц 12 или 13, а также при несимметричном расположении центра тяжести груза без применения подкладок должен быть выполнен проверочный расчет изгибающего момента в раме платформы.

Примеры расчетных схем нагружения рам вагонов и формулы для определения максимальных изгибающих моментов (M_{\max}) приведены на рисунке 9.».

2. Исключить пункт 4.12.

3. Первый абзац пункта 12.1.2 изложить в новой редакции:

«Максимально допускаемая длина длинномерного груза при размещении с опорой на один вагон, имеющего по всей длине одинаковое поперечное сечение и равномерно распределённую массу, с расположением ЦТгр° в поперечной и продольной плоскости симметрии вагона определяется по таблицам 37 и 38.».

4. Пункт 12.6.4 изложить в новой редакции:

«12.6.4. Статическую нагрузку от колеса на рельс при отсутствии продольного и поперечного смещений центра тяжести груза относительно плоскостей симметрии сцепа и отсутствии продольного смещения турникетных опор относительно поперечных плоскостей симметрии грузонесущих вагонов определяют по формуле:

$$P_{ст} = \frac{1}{n_k} (2Q_t + Q_{гр} + Q_{тур}) (тс) \quad (80)$$

Статическую нагрузку от колеса на рельс при смещении турникетных опор относительно поперечных плоскостей симметрии грузонесущих вагонов (для менее нагруженной тележки) определяют по формуле:

$$P_{ст} = \frac{1}{2n_k^T} (Q_t + (Q_{гр} + Q_{тур}) (0,5 - \frac{l_o}{l_b}) (1 + \frac{b_o}{S + 0,5 f_{ок}})) (тс), \quad (81)$$

где b_0 – дополнительное поперечное смещение центра тяжести длинномерного груза на сцепе при прохождении кривых, мм:

$$b_0 = \frac{(l_c \pm 2l_0)^2 - l_c^2}{8 R_p} \text{ (мм)}, \quad (83)$$

где: l_c – расстояние между серединами грузонесущих вагонов сцепа, мм;

l_0 – расстояние от турникетной опоры до середины грузонесущего вагона, мм. Знак «+» принимается при смещении опор от середины грузонесущих вагонов наружу сцепа, знак «–» – внутрь сцепа;

n_{κ}^T – число колес тележки вагона.».

5. В пункте 12.8.2 15 и 16 абзацы изложить в редакции:

«Для подвижных турникетов со стальными фрикционными элементами $a_{\text{пр}}^T$ зависит от угла наклона к горизонтальной плоскости клиновой поверхности или криволинейных направляющих в точке, находящейся на расстоянии 400 мм от нейтрального положения подвижной части турникетной опоры. При суммарной массе груза и подвижных частей турникетных опор 65 т и более $a_{\text{пр}}^T$ принимается равной:

Угол наклона, град	14	15	17	19
Значение $a_{\text{пр}}^T$, тс/т	0,48	0,53	0,58	0,7

При суммарной массе груза и подвижных частей турникетных опор менее 65 т для определения значения $a_{\text{пр}}^T$ необходимо проведение экспериментальных работ; если это невозможно, следует пользоваться формулой 88».

6. Пункт 13 дополнить подпунктом 13.4 в редакции:

«13.4. Допускается в МТУ (в том числе на вагонах с оборудованием, предназначенным для крепления конкретных грузов) для способов (схем) размещения и крепления груза, предусмотренных технической документацией на вагон (руководство по эксплуатации на вагон), не производить их расчетное обоснование.».