

סניק

MO
MK
MPC

H3-1
1
11
M
AM
HTK
B

В. СРОЧНО

M31

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

дел Руководства
назначений

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«26» ноября 2012г.

Москва

№ 2375p

Об утверждении местных технических условий

В целях более полного удовлетворения спроса на перевозку автомобилей массой до двух тонн включительно в специализированных вагонах модели 11-287 принадлежащих на правах собственности и аренды ОАО «РейлТрансАвто» и в соответствии с пунктом 1.2 главы 1 Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденных МПС России 27 мая 2003 г. № ЦМ-943:

1. Утвердить и ввести в действие с 04 декабря 2012 г. прилагаемые местные технические условия размещения и крепления автомобилей в специализированных вагонах (далее – местные технические условия).
2. Начальникам железных дорог обеспечить:
 - изучение местных технических условий работниками железных дорог, занятыми на перевозках автомобилей;
 - информирование грузоотправителей и грузополучателей о введении в действие местных технических условий;

Вице-президент
ОАО «РЖД»

Исп. Кудрявцев Н.Н. ЦДМУ
262-10-25



А.А.Краснощек

Знамяно-Сибирская железная дорога
Филиал ОАО «РЖД»
Отдел документационного обслуживания
Служба документационного обслуживания

13527/3Сиб
27 11 12 1 11 8

Утверждены
распоряжением ОАО "РЖД"
от «26» ноября 2012 г. № 2375р

**Местные технические условия размещения и крепления автомобилей
в специализированных вагонах для перевозки легковых автомобилей
модели 11-287.**

Настоящие технические условия устанавливают способы размещения и крепления автомобилей в специализированных вагонах модели 11-287 (изготавливаемых на ОАО «Алтайвагон» начиная с года постройки 2006 и далее) оборудованных усовершенствованной системой крепления по проекту ПКБ ЦВ ТУ 32ЦВ2668-2012 для перевозки легковых автомобилей по железным дорогам колеи 1520 мм стран СНГ, Латвии Литвы, Эстонии, Финляндии для подвижного состава ОАО «РейлТрансАвто».

1. Общие положения

1.1. Вагоны модели 11-287 предназначены для перевозки легковых автомобилей, микроавтобусов и другой колесной техники, имеющих колеса с пневматическими шинами (далее «автомобили»). Допускается перевозка автомобилей массой до 2,1 тонны, с обеспечением суммарной массы всех загруженных автомобилей (первого и второго яруса) не более 16 тонн. Крепление автомобилей осуществляется четырьмя колесными упорами.

1.2. Вагон имеет закрытый кузов с крышей, торцевые двери, откидные переездные площадки. Каждая двухстворчатая дверь фиксируется в закрытом и открытом положениях специальными механизмами фиксации. Механизм фиксации дверей в закрытом положении оборудован кронштейном для установки ЗПУ (пломбы). Для размещения и крепления автомобилей используются: нижний и верхний ярусы, имеющие металлический настил. Настилы нижнего и верхнего ярусов имеют щелевые отверстия, предназначенные для фиксации колесных упоров при закреплении автомобилей и при следовании вагона в порожнем состоянии. Для крепления автомобилей используются штатные колесные упоры.

1.3. Техническая характеристика ж.д. вагона мод. 11-287:

Грузоподъемность, кг	16 000
Масса тары вагона, кг	36 000
Скорость конструкционная, км/ч	120
Габарит	1-Т
База вагона, мм	17 000
Длина, мм	
По осям сцепления автосцепок	24 260
По концевым балкам рамы	23 240
Ширина кузова, мм	3 185
Высота нижнего яруса	1 820
Высота верхнего яруса	1 850

1.4. К погрузке допускается исправный в техническом отношении вагон, имеющий не истекшие сроки периодического осмотра и ремонта, установленные действующими инструкциями ЦВ МПС РФ и ОАО "РЖД". Пригодность вагона к погрузке в коммерческом отношении определяется грузоотправителем в порядке, предусмотренном Руководством по эксплуатации вагона.

2. Требования к размещению и креплению автомобилей в вагоне 11-287.

2.1. Общие требования.

2.1.1. Суммарная масса автомобилей размещенных и закрепленных в вагоне должна быть не более его грузоподъемности.

2.1.2. Допускается размещение в вагоне автомобилей различных марок, имеющих различные размеры. Вагон-автомобилевоз модели 11-287. При необходимости для закрепления автомобилей, вагон доукомплектовывается дополнительными комплектами колесных упоров.

2.2. Порядок размещения и крепления автомобилей.

2.2.1. Погрузка и выгрузка автомобилей осуществляется своим ходом со специализированных эстакад (аппарелей) предприятий грузоотправителей и грузополучателей. Сначала размещают и закрепляют автомобили на верхнем ярусе, затем на нижнем.

2.2.2. Перед размещением автомобилей нижние переездные площадки вагона откидывают на кронштейны, торцовые двери открывают и фиксируют цепными закладками на скобах боковых стен, переездные площадки верхнего яруса откидывают для возможности заезда автомобилей..

2.2.3. На каждом ярусе вагона автомобили размещают симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона. Расстояние между соседними автомобилями должно быть не менее 50 мм.

При погрузке автомобилей на верхнем ярусе допускается их смещение к одной из крайних направляющих для исключения повреждений дверей автомобилей при их открытии.

Примерная схема размещения автомобилей приведена на рисунке №1, при этом количество автомобилей может изменяться в зависимости от массы автомобилей, но в пределах грузоподъемности вагонов

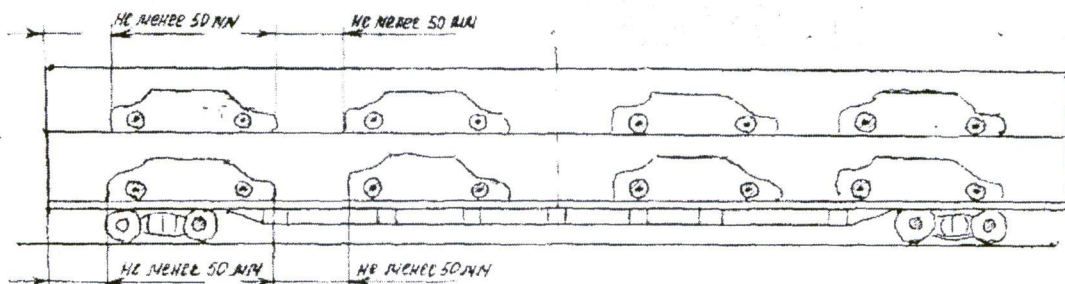


Рис. 1 - Размещение автомобилей в вагоне

3. Последовательность погрузки, крепления груза и разгрузки вагона.

3.1. При погрузке вагона необходимо:

- установить вагон по фронту погрузки таким образом, чтобы со стороны торцевой двери имелся свободный прямолинейный участок пути длиной около 8 м для заезда автомобиля своим ходом;
- затормозить вагон стояночным тормозом или закрепить посредством тормозных башмаков;
- открыть переездные площадки нижнего яруса;
- открыть торцевые двери вагона, зафиксировав их;
- открыть переездные площадки верхнего яруса;
- автомобили своим ходом вначале заезжают на верхний ярус;
- автомобили после погрузки верхнего яруса своим ходом заезжают на нижний ярус;
- размещение и крепление автомобилей в вагоне осуществлять в соответствии с положениями настоящих местных технических условий;
- каждый погруженный автомобиль затормаживают ручным тормозом, рукоятка переключения передач должна быть установлена в положение первой передачи, а для автомобилей с автоматической коробкой передач - в положение "парковка";
- после загрузки поднимают переездные площадки верхнего яруса и фиксируют их;

- закрывают двери и фиксируют их;
- закрывают и фиксируют переездные площадки нижнего яруса;
- устанавливают запорно – пломбировочные устройства (ЗПУ) на предназначенные для этого конструкционные обустройства вагона;
- в случае, если вагон заторможен с помощью стояночного тормоза, то его перед уборкой вагона с места погрузки нужно отпустить, а если он заторможен с помощью тормозных башмаков, их необходимо убрать.

3.2. При разгрузке вагона производятся действия в обратном порядке, изложенному в п.3.1.

- после выгрузки автомобилей колесные упоры закрепляют в штатных местах, расположенных вдоль боковых стоек вагона.

3.3. Крепление автомобилей от смещения в продольном и поперечном направлениях осуществляется колесными упорами колодочного типа.

3.4. Конструкция колесного упора колодочного типа (рисунок 3) включает в себя трубу 1, на которой шарнирно установлены рычаг 6 с упором 8 и корпус 7. Корпус на трубе фиксируется в рабочем положении винтовым стопором 9. Рычаг 6 и корпус 7 связаны между собой рычагом 10 двумя малыми рычагами, в соединении которых установлена цапфа с гайкой 11, которая вращается на винте 12, шарнирно закрепленном на рычаге 6.

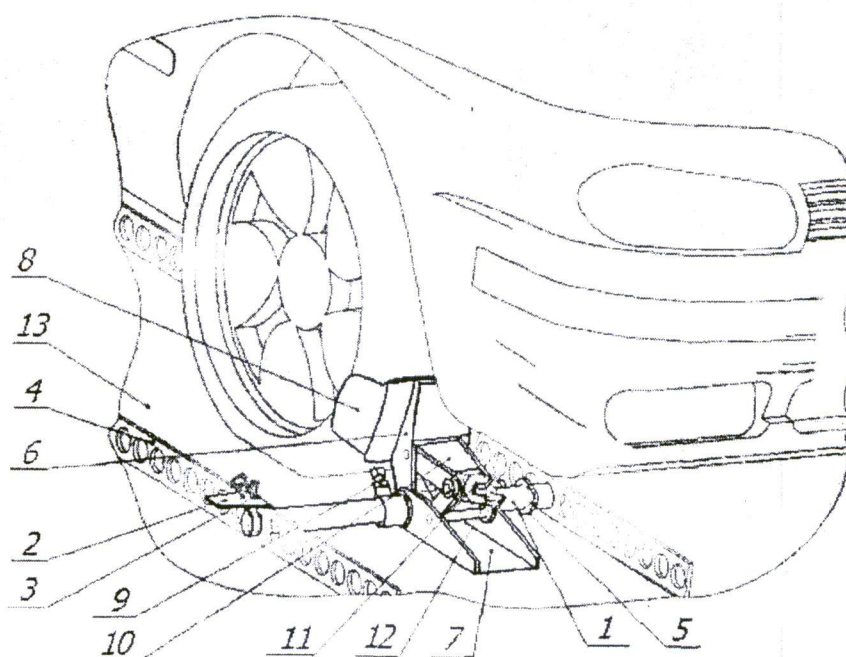


Рисунок 3 – Колесный упор

1 – труба; 2 – ручка; 3 – стопор; 4 – направляющая настила;
5 – шайба; 6, 10 – рычаг; 7 – корпус; 8 – упор; 9 – винтовой
стопор; 11 – цапфа с гайкой; 12 – винт; 13 – настил

На трубе имеется ручка 2 и стопор 3 для фиксации упора на направляющих 4 настила. Упор 8 имеет рабочую цилиндрическую поверхность и с одной стороны щеку боковой фиксации колеса автомобиля. При вращении гайки рычаг 6 поворачивается относительно уровня настила 13.

Крепление автомобиля (рисунок 4) производится установкой под каждое колесо колесного упора, и подъема рычага 6 с упором 8 (рисунок 3) до контакта с колесом по поверхности катания и по боковине шины.

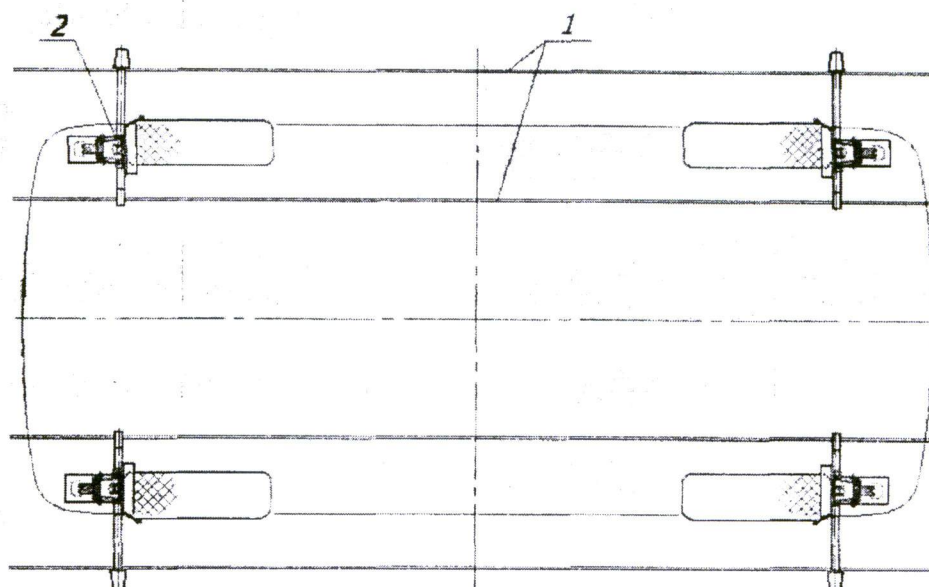


Рисунок 4 – Крепление автомобиля колесными упорами
1 – направляющие настила яруса; 2 – колесный упор

Последовательность установки упоров показана на рисунке 5.

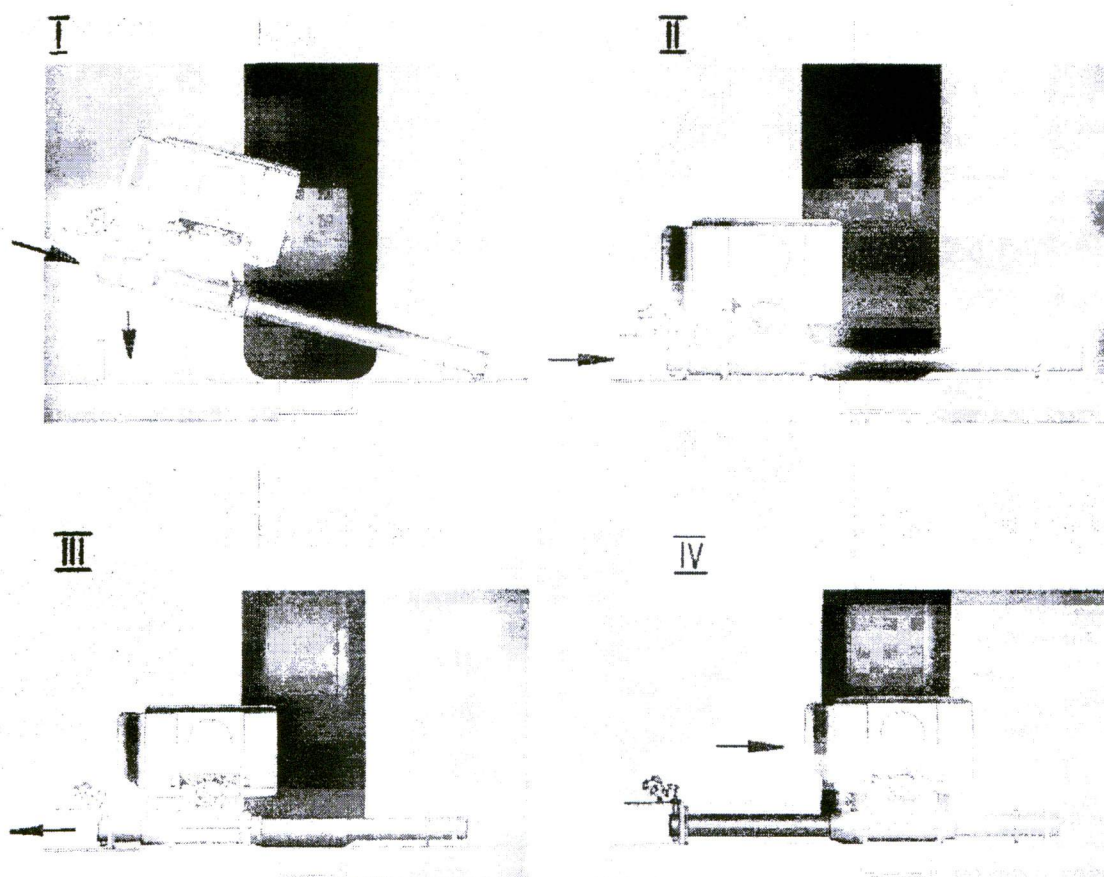


Рисунок 5

После установки колесного упора в направляющие рычаг 6 (рисунок 3) поджимают упором 8 к фиксируемому колесу путём вращения гайки 11. Корпус 7 фиксируется на трубе 1 винтовым стопором 9.

3.5. Работник, ответственный за погрузку, размещение и крепление, обязан после завершения погрузки автомобилей проверить правильность установки и фиксации колесных упоров.

3.6. Установка ЗПУ (пломбирование) груженых и порожних вагонов осуществляется в соответствии с «Правилами пломбирования вагонов на железнодорожном транспорте».