

ПРИЛОЖЕНИЕ №2
к приказу Минтранса России
от 18 июля 2008 г. № 111

В Нормах безопасности НБ ЖТ ЦВ-ЦЛ 022-2000 «Устройства автосцепные подвижного состава железных дорог. Нормы безопасности» (далее - Нормы):

- 1) в наименовании Норм слово «автосцепные» заменить словом «сцепные»;
- 2) название таблицы 1 изложить в следующей редакции: «Нормы безопасности устройств сцепных подвижного состава железных дорог»;
таблица 1:
- 3) пункты 1, 2.4, 2.5, 3.4 исключить;
- 4) в графе 2 пункта 3.3 показатель «максимальная (при среднем значении силы 3 МН или максимальном ходе аппарата) энергоемкость поглощающих аппаратов» исключить;
- 5) в графах 2 и 4 пункта 3.3 требования к поглощающим аппаратам класса Т0 исключить с 01 января 2010 г;
- 6) в графе 6 пункта 2.3 слова «проверка шаблонами» заменить словами «измерительный контроль»;
- 7) в графе 2 пункта 3.1 после слов «поглощающего аппарата» дополнить словами «, кроме фрикционного типа»;
- 8) в графе 2 пункта 3.2 после слов «затяжки аппарата» дополнить словами «, кроме фрикционного типа»;
- 9) в графе 5 пункта 3.5 после слов «СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.06-99» добавить слова «и СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.05-99»;
- 10) дополнить новыми пунктами 4 и 5 в следующей редакции:

1	2	3	4	5
4. Сцепка для пассажирского подвижного состава				
4.1. Обеспечение сцепляемости с автосцепкой по ГОСТ 21477 (непосредственно или через переходное приспособление)	Вводится настоящими Нормами	Автоматическое сцепление на прямых и кривых участках пути заданного радиуса с разницей высот от 0 до 110 мм	СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.01-99	Испытания
4.2. Нагрузка начала текучести при сжатии элементов сцепного устройства, передающих сжимающую нагрузку, МН, не менее: Для сцепок вагонов локомотивной тяги Для сцепок моторвагонного и высокоскоростного подвижного состава	Вводится настоящими Нормами	2,5 1,5	СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.02-99	Испытания
4.3. Нагрузка начала текучести при растяжении элементов сцепного устройства, передающих растягивающую нагрузку, МН, не менее: Для сцепок вагонов локомотивной тяги Для сцепок моторвагонного и высокоскоростного подвижного состава	Вводится настоящими Нормами	1,5 1,0	СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.02-99	Испытания
5. Поглощающий аппарат для пассажирского подвижного состава				
5.1. Номинальная энергоёмкость при максимальном значении силы: 1,5 МН (для вагонов локомотивной тяги), кДж, не менее 1,0 МН (для моторвагонного и высокоскоростного подвижного состава), кДж, не менее	ГОСТ Р 51690 Вводится настоящими Нормами	35 20	СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.05-99	Расчетно-экспериментальный
5.2. Усилие начальной затяжки аппарата, МН	ГОСТ Р 51690	от 0,025 до 0,08	СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.04-99	Испытания

1	2	3	4	5
5.3. Изменение энергоемкости поглощающих аппаратов (кроме неавтоматических сцепок вагонов высокоскоростного подвижного состава, а также головных сцепок при наличии аварийного амортизатора), при температурах: плюс 50 °С, %, не более минус 40 °С, %, не более Изменение энергоемкости поглощающих аппаратов после нагружения на полный конструктивный ход при температуре минус 60 °С, определяемое при температуре плюс 18 °С, %, не более	Вводится настоящими Нормами	30 30 30	Аттестованная методика аккредитованного испытательного центра (лаборатории)	Испытания
5.4. Ресурс поглощающего аппарата: Снижение энергоемкости от номинальной (п.4.3) после введения 25 МДж энергии, %, не более	Вводится настоящими Нормами	10	СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.05-99	Испытания

13) дополнить таблицей 2 в следующей редакции:

«Перечень нормативных документов

Таблица 2

Обозначение нормативных документов	Наименование нормативного документа	Кем утвержден, год утверждения
ГОСТ 21447	Контур зацепления автосцепки. Размеры	Госстандарт 1975
СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.01-99 – СТ ССФЖТ ЦВ-ЦЛ 09.10-99	Автосцепное устройство подвижного состава железных дорог колес 1520 мм. Типовые методики испытаний	МПС России 1999
СТ ССФЖТ ЦВ 09.11-2000	Методика испытаний автосцепок на ресурс при соударении	МПС России 2000
ГОСТ Р 51690-2000	Вагоны пассажирские магистральные железных дорог колес 1520 мм	Госстандарт России 2000