ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ
СОЮЗА ССР

ВАГОНЫ-САМОСВАЛЫ (ДУМПКАРЫ) ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КОЛЕИ 1520 мм

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

ГОСТ 5973—91

Издание официальное

БЗ 1—98

ИПК ИЗДАТЕЛЬСТВО СТАНДАРТОВ
Москва

gost.e-ecolog.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

1. РАЗРАБОТАН И ВНЕСЕН Министерством тяжелого машиностроения СССР

РАЗРАБОТЧИКИ

А.И. Речкалов, канд. техн. наук; **А.М. Березовский,** канд. техн. наук; **В.И. Панасенко,** канд. техн. наук; **Г.Г. Музалев,** канд. техн. наук; **Л.Ф. Коляда; М.Ф. Кузнецова; В.П. Мельников**

2. УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Постановлением Комитета стандартизации и метрологии от 10.09.91 № 1441

Изменение № 1 принято Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 10 от 04.10.96)

За принятие проголосовали:

Наименование государства	Наименование национального органа по стандартизации
Азербайджанская Республика	Азгосстандарт
Республика Армения	Армгосстандарт
Республика Белоруссия	Госстандарт Белоруссии
Республика Казахстан	Госстандарт Республики Казахстан
Киргизская Республика	Киргизстандарт
Республика Молдова	Молдовастандарт
Российская Федерация	Госстандарт России
Республика Таджикистан	Таджикгосстандарт
Туркменистан	Главная государственная инспекция Туркменистана
Республика Узбекистан	Узгосстандарт
Украина	Госстандарт Украины

3. Срок проверки — 1997 г., периодичность проверки — 5 лет

4. ВЗАМЕН ГОСТ 5973—78

5. ССЫЛОЧНЫЕ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ

Обозначение НТД, на который дана ссылка	Номер пункта	Обозначение НТД, на который дана ссылка	Номер пункта
ГОСТ 2.601—95	2.5.1	ГОСТ 9109—81	2.2.11, 2.2.12
ГОСТ 2.602—95	2.5.1	ГОСТ 9238—83	1.1; 5.9
ГОСТ 9.032—74	2.2.14	ГОСТ 9246—79	2.1.4
ГОСТ 12.2.003—91	3.17	ГОСТ 15150—69	2.1.2; 5.1
ГОСТ 15.001—88	5.4	ГОСТ 19007—73	2.2.13
ГОСТ 926—82	2.2.12	ГОСТ 19281—89	2.2.5
ГОСТ 977—88	2.2.6	ГОСТ 21824—76	2.2.12
ГОСТ 1561—75	2.1.4	ГОСТ 22235—76	7.1
ГОСТ 3262—75	2.2.7	ГОСТ 22253—76	2.1.4
ГОСТ 3475—81	2.1.4	ГОСТ 22703—91	2.2.6
ГОСТ 5631—79	2.2.12	ГОСТ 23343—78	2.2.11; 2.2.12
ГОСТ 6465—76	2.2.12	ГОСТ 23494—79	2.2.11; 2.2.12
ГОСТ 7502—89	5.7	ГОСТ 25129—82	2.2.11; 2.2.12
ГОСТ 8734—75	2.2.7	ГОСТ 26918—86	5.14

6. ПЕРЕИЗДАНИЕ (июль 1998 г.) с Изменением № 1, утвержденным в июне 1997 г. (ИУС 9—97)

УДК 629.463.67:006.354 Группа Д52

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ СОЮЗА ССР

ВАГОНЫ-САМОСВАЛЫ (ДУМПКАРЫ) ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КОЛЕИ 1520 мм

Общие технические условия

ГОСТ 5973—91

Dump cars for 1520 mm railway gauge.
General specifications

ОКП 31 8320

Дата введения 01.07.92

Настоящий стандарт распространяется на вагоны-самосвалы (думпкары), предназначенные для перевозки, механизированной погрузки и разгрузки сыпучих и кусковых грузов на магистральных железных дорогах, промышленных предприятий, строительств и открытых горных разработок колеи 1520 мм.

Требования пп. 1.1 (таблица пп. 1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 11), 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5, 2.2.1—2.2.4, 2.2.14, 2.3.1, 2.3.2, 2.4, 3, 4.1—4.5, 4.7, 5.1, 5.3, 5.4, 5.5, 5.8, 5.9, 5.12, 5.14, 5.15, 6—8 настоящего стандарта являются обязательными, другие требования являются рекомендуемыми.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

1. ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И РАЗМЕРЫ

1.1. Основные параметры и размеры, а также показатели технического уровня вагонов должны соответствовать значениям, приведенным в таблице.

Наименование показателя	Значение показателя для вагона		
	4-осного	6-осного***	8-осного
1. Грузоподъемность, т	66—100	105	145—200
2. Объем кузова, $м^3$	35—45	50	60—80
3. Удельная материалоемкость (отношение массы тары к объему кузова), $т/м^3$	0,78—0,89	0,9—1,0	1,3—1,0
4. Расчетная нагрузка от колесной пары на рельсы, кН (тс)*	230(23,5)—343(35)	253(25,8)—255(26)	275(28)—343(35)
5. Длина вагона по осям сцепления автосцепок, мм	11800—14900	14900	16900—18500
6. Конструкционная скорость, км/ч:			
- на путях МПС	120**—100	100	100
- на путях промышленного транспорта	70	70	70
7. Вид разгрузки	Двухсторонняя	Двухсторонняя	Одно- или двухсторонняя

Издание официальное **Перепечатка воспрещена**

© Издательство стандартов, 1992
© ИПК Издательство стандартов, 1998
Переиздание с Изменениями

Продолжение

Наименование показателя	Значение показателя для вагона		
	4-осного	6-осного***	8-осного
8. Система разгрузки	Пневматическая	Пневматическая	Пневматическая или электрогидравлическая
9. Расчетная ударная нагрузка	2 т с 2 м** (на подсыпку — не менее 300 мм) — 3 т с 3 м*[4] (без подсыпки)	По техническим условиям на конкретные типы	
10. Минимальный радиус вписывания в кривую, м	80	80	80
11. Габарит по ГОСТ 9238	1Т; Т	1Т; Т	Т

* Думпкары с расчетной нагрузкой от колесной пары на рельсы более 23,5 тс следуют по путям МПС в порожнем состоянии со скоростью до 100 км/ч как груз на своих осях, а в груженом состоянии — по согласованию с МПС.

** Для 4-осных вагонов, предназначенных для эксплуатации в карьерах, конструкционная скорость должна быть до 100 км/ч, расчетная нагрузка — 2,5 т с 2 м на усиленный пол.

*** Параметры 6-осных вагонов могут быть уточнены по согласованию с заказчиком.

*[4] Расчетная ударная нагрузка 4-осных карьерных вагонов тяжелого типа.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

2.1. **Общие требования**

2.1.1. Вагоны должны изготовляться в соответствии с требованиями настоящего стандарта, технических условий на конкретные типы вагонов по рабочим чертежам, утвержденным в установленном порядке.

2.1.2. Вагоны должны изготовляться в климатическом исполнении У, категории 1 по ГОСТ 15150. Исполнение ХЛ категории 1 определяют в технических заданиях на вагоны конкретных типов.

2.1.3. Вагоны должны быть оборудованы пневматической или электрогидравлической системой разгрузки.

По согласованию потребителя с изготовителем вагоны оборудуют:

- централизованной дистанционной системой управления разгрузкой и переключения режимов торможения с «порожнего» на «груженый»;
- электрической проводкой и электрическими устройствами, обеспечивающими межвагонное электрическое соединение, подключение звуковой, световой сигнализации хвоста поезда, сохранение управляемости без дополнительного переключения этих устройств (при переформировании поезда), возможность ручного управления разгрузкой (при выходе из строя дистанционной системы управления разгрузкой) и контроль из кабины машиниста локомотива (при дистанционной системе управления разгрузкой) за:

а) положением кузова разгружаемого вагона (фиксированного в крайних точках);

б) положением вагона на месте разгрузки;

в) сходом колесных пар с рельсов;

г) отпуском тормозов вагона в поезде;

д) переключением режимов работы воздухораспределителя.

Дистанционная система разгрузки должна обеспечивать индивидуальную разгрузку каждого вагона.

2.1.4. Вагоны должны быть оборудованы:

- тележками по ГОСТ 9246 и техническим условиям;
- автосцепными устройствами с поглощающими аппаратами по ГОСТ 22253. Установочные размеры автосцепного устройства — по ГОСТ 3475;
- автоматическими тормозами с воздухораспределителем, тормозными цилиндрами, концевыми кранами, воздушным резервуаром по ГОСТ 1561;
- стояночным тормозом;
- скобами для установки сигнального фонаря.

По согласованию изготовителя с потребителем вагоны оборудуют: автоматическим регулятором режима торможения и регулятором рычажной передачи.

Тормозная рычажная передача должна быть оборудована композиционными тормозными колодками. Тормозная рычажная передача 4-осных вагонов, эксплуатирующихся на путях МПС, должна допускать установку чугунных тормозных колодок.

Вагоны промышленного транспорта, не выходящие на пути магистральных железных дорог, по согласованию с потребителем, вместо стояночного тормоза могут быть оборудованы автоматическим стояночным тормозом.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

2.1.5. По требованию потребителя каждый седьмой магистральный вагон должен быть оборудован переходной площадкой. Для вагонов промышленного транспорта оборудование переходной площадкой — по согласованию с потребителем.

2.1.6. Требования к изготовлению вагонов для перевозки горячих грузов и сырья для химического производства — по нормативно-технической документации.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

2.2. **Требования к конструкции, материалам и комплектующим изделиям**

2.2.1. Конструкция вагонов должна обеспечивать надежную работу при эксплуатации и соответствовать «Нормам для расчета и проектирования новых вагонов-самосвалов (думпкаров) колеи 1520 мм», а для вагонов-самосвалов, эксплуатируемых на путях МПС, кроме того — «Нормам для расчета и проектирования новых и модернизируемых вагонов железных дорог МПС СССР колеи 1520 мм (несамоходных)».

2.2.2. Конструкция вагонов должна обеспечивать необходимую прочность при погрузке крупнокусковых грузов, соответствующих указанным в таблице.

2.2.3. Вагон должен быть устойчив при разгрузке всех видов сыпучих и кусковых грузов. По согласованию потребителя с изготовителем вагоны могут оснащаться дополнительными устройствами, увеличивающими устойчивость вагона при разгрузке.

2.2.4. Система разгрузки должна обеспечивать наклон кузова при выгрузке на угол не менее 45 °.

2.2.5. Несущие элементы вагонов, а также тяги рычажной передачи тормоза должны изготовляться из низколегированной стали по ГОСТ 19281.

2.2.6. Литые детали автосцепного устройства должны изготавливаться в соответствии с требованиями ГОСТ 22703, остальные литые детали — по ГОСТ 977 или нормативно-технической документации.

2.2.7. Для трубопроводов воздушных магистралей должны применяться усиленные трубы по ГОСТ 3262. Допускается по согласованию с потребителем применение труб обыкновенных по ГОСТ 3262 и по ГОСТ 8734.

2.2.8. Подготовка сборочных единиц и деталей к сварке, выполнение сварочных работ, марки применяемых электродов, методы сварки, а также качество сварных швов и соединений должны соответствовать нормативно-технической документации на сварку в вагоностроении.

2.2.9. Поверхности деталей, сборочных единиц и вагонов в целом, подготовленные к нанесению лакокрасочных материалов, должны быть сухими.

Допускается производить окраску влажных металлических и загрунтованных поверхностей вагонов лакокрасочными материалами, в которые должны быть введены (перед употреблением) ингибитор ИП-1 или хлорид АБДМ-аммония.

2.2.10. Металлические поверхности деталей и сборочных единиц вагонов перед нанесением лакокрасочных материалов должны быть без ржавчины, отслаивающейся окалины, сварочных брызг, формовочной земли, пыли, жировых и др. видов загрязнений. В труднодоступных местах (согласно перечню, согласованному с заказчиком) допускаются отклонения от перечисленных требований.

Допускается обработка металлических поверхностей деталей и сборочных единиц вагонов грунтовками — преобразователями и грунтовками, в которые должен быть введен (перед употреблением) модификатор ржавчины порошковый целлолигнинновый (МРПЦ).

При этом поверхности вагонов должны быть очищены от отслаивающихся ржавчины и окалины, сварных брызг, формовочной земли, жировых и других видов загрязнений. Толщина неотслаивающегося слоя ржавчины допускается не более 100 мкм.

2.2.11. Сопрягаемые поверхности металлических деталей, соединяемых болтами и заклепками, должны быть окрашены грунтовками: ГФ-0119 по ГОСТ 23343 или ФЛ-03к по ГОСТ 9109, или ГФ-0163, или ГФ-021 по ГОСТ 25129, или ХВ-050, или ХС-059 по ГОСТ 23494.

На сопрягаемые и внутренние поверхности воздушных резервуаров для автоматических тормозов лакокрасочные покрытия не наносят.

2.2.12. Металлические наружные поверхности вагонов должны быть окрашены грунтовками: ХВ-050 или ХС-059 по ГОСТ 23494, или ФЛ-03к по ГОСТ 9109, или ГФ-0163, или ГФ-0119 по

ГОСТ 23343, или ГФ-021 по ГОСТ 25129 и по грунтовке окрашены эмалями: ХС-119 по ГОСТ 21824 или ХВ-16, лаком БТ-577 по ГОСТ 5631, или без грунтовки эмалями: ПФ-115 по ГОСТ 6465 или ПФ-133 по ГОСТ 926.

Допускается наружные поверхности вагонов окрашивать без грунтовки лаком БТ-577 по ГОСТ 5631, в который должен быть введен модификатор ржавчины.

Внутренние поверхности кузова не окрашивают.

2.2.13. Лакокрасочные покрытия, нанесенные на поверхности вагонов, сборочных единиц и деталей, должны подвергаться искусственной сушке до степени 3 по ГОСТ 19007.

Допускается естественная сушка до степени 3, а также нанесение покрывных лакокрасочных материалов по недосушенной грунтовке и по недосушенному промежуточному слою покрывных материалов, для которых это предусматривается нормативно-технической документацией на лакокрасочные материалы и окрашивание изделий.

Допускается производить сборку металлических деталей и сборочных единиц с недосушенной грунтовкой в местах сопрягаемых поверхностей.

2.2.14. Внешний вид лакокрасочных покрытий окрашенных вагонов должен соответствовать VII классу покрытий по ГОСТ 9.032.

2.3. **Требования к надежности**

2.3.1. Назначенный срок службы вагона до списания — 15 лет при соблюдении правил эксплуатации и ремонта.

2.3.2. Назначенные сроки службы до первого капитального и деповского ремонтов для магистральных и промышленных вагонов устанавливаются техническими условиями на конкретные типы вагонов.

2.4. **Маркировка**

2.4.1. На каждом вагоне в местах, установленных рабочими чертежами, должны быть нанесены следующие знаки маркировки:

- порядковый номер вагона по системе нумерации предприятия-изготовителя;
- грузоподъемность в тоннах;
- масса тары в тоннах;
- объем кузова в кубических метрах;
- дата выпуска;
- другие надписи и знаки по требованию потребителя.

2.4.2. На наружной поверхности хребтовой балки вагона должна быть прикреплена табличка с указанием:

- наименования предприятия-изготовителя;
- товарного знака;
- года изготовления;
- порядкового номера по системе нумерации предприятия-изготовителя.

2.5. **Комплектность**

2.5.1. К вагону должны прилагаться ЗИП, эксплуатационная документация по ГОСТ 2.601 и ремонтная документация по ГОСТ 2.602 в номенклатуре и объеме, согласованных между изготовителем и потребителем.

2.5.2. По согласованию между изготовителем и потребителем ЗИП, эксплуатационная и ремонтная документация могут прилагаться к партии вагонов, отправляемых в один адрес.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

3.1. Конструкция вагонов и расположение оборудования должны обеспечивать безопасность работы обслуживающего персонала и удобный доступ к оборудованию при осмотре, монтаже, демонтаже и ремонте.

3.2. Механизм открывания бортов вагонов должен надежно закрывать борта и исключать самопроизвольное их открывание в процессе эксплуатации.

3.3. Вагоны должны быть оборудованы поручнями на концевых балках и поручными ступенями, а вагоны с переходной площадкой, кроме того, должны быть оборудованы подножками и поручнями для подъема на переходную площадку.

3.4. Крепление поручней, подножек и другого оборудования должно исключать самопроизвольное отвинчивание болтов, гаек и т.п.

3.5. Шарнирно закрепленные детали тормозной рычажной передачи должны иметь устройства, предохраняющие их от падения на путь.

3.6. Электрическая проводка для электрического, электропневматического или электрогидравлического оборудования должна располагаться в трубопроводах или металлических рукавах.

3.7. Детали тележек, тормозного и другого оборудования, расположенного под вагоном, не должны иметь острых ребер и углов, могущих травмировать обслуживающий персонал.

3.8. На вагоне должны быть нанесены белой краской предупредительные знаки и надписи, исключающие ошибочные действия обслуживающего персонала.

3.9. Конструкция вагона должна обеспечивать сохранность груза при перевозке в соответствии с действующими «Правилами перевозки грузов».

3.10. Уровень шума, создаваемый вагоном при движении, не должен превышать 80 дБ.

3.11. Конструкция вагона должна обеспечивать утилизацию после окончания срока службы.

3.12. Стояночный тормоз должен удерживать заторможенный одиночный вагон на уклоне до 30 $^{0}/_{00}$ усилием затяжки не более 300 Н, приложенным к штурвалу стояночного тормоза.

3.13. Автоматический стояночный тормоз должен удерживать одиночный заторможенный груженый вагон на уклоне до 60 $^{0}/_{00}$.

3.14. Переходные площадки должны иметь ограждения.

3.15. Подножки должны исключать возможность скольжения по ним ног.

3.16. Элементы конструкции вагона, влияющие на безопасность труда обслуживающего персонала и движения, должны быть окрашены в сигнальный цвет.

3.17. Общие требования безопасности к вагонам — по ГОСТ 12.2.003.

3.9—3.17. **(Введены дополнительно, Изм. № 1).**

4. ПРИЕМКА

4.1. Для проверки соответствия вагонов требованиям настоящего стандарта проводят приемо-сдаточные, периодические и типовые испытания.

4.2. Приемо-сдаточным испытаниям должен подвергаться каждый вагон на соответствие требованиям настоящего стандарта в объеме, установленном техническими условиями на конкретный вагон.

4.3. Периодическим испытаниям подвергают один вновь изготовленный вагон каждой модели не реже одного раза в три года, изготовленный в контролируемом периоде и выдержавший приемо-сдаточные испытания.

4.4. Периодические испытания вагона на соответствие требованиям нормативно-технической документации проводит предприятие-изготовитель совместно с представителем заказчика.

Периодические испытания проводят по программе, разработанной предприятием-изготовителем и согласованной с заказчиком. В программе устанавливают объем, порядок и методику проведения испытаний.

4.5. При периодических испытаниях вагон подвергают проверке на соответствие требованиям пп. 1.1 (кроме пп.3, 8 таблицы), 2.1.1—2.1.5, 2.2 (кроме пп. 2.2.1 и 2.2.2), 3.

4.6. Типовым испытаниям подвергают вагон, выдержавший приемо-сдаточные испытания, после внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления для оценки эффективности и целесообразности внесенных изменений, по программе и методике, утвержденной в установленном порядке.

Решение о проведении типовых испытаний принимает предприятие-изготовитель по согласованию с заказчиком.

4.7. Результаты периодических испытаний оформляют актом с приложением. Протокол должен отражать также результаты приемо-сдаточных испытаний. Результаты типовых испытаний оформляют отчетом с приложением протокола испытаний.

5. МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ

5.1. Все виды испытаний должны проводиться при нормальных климатических условиях по ГОСТ 15150.

5.2. При контроле вагонов должны применяться измерительные приборы, приспособления, инструмент, обеспечивающие необходимую точность измерений.

5.3. Ширина колеи колесной пары должна проверяться при входном контроле.

5.4. Грузоподъемность, конструкционная скорость, соответствие «Нормам для расчета и проектирования новых вагонов-самосвалов (думпкаров) колеи 1520 мм» и «Нормам для расчета и проектирования новых и модернизируемых вагонов железных дорог МПС СССР колеи 1520 мм (несамоходных)» контролируют по пп. 1.1, 2.2.1; прочность при погрузке кусковых грузов — по пп. 1.1, 2.2.2. Соответствие требованиям п. 1.1 должно подтверждаться при проведении приемочных (по ГОСТ 15.001) и типовых испытаний.

5.5. Контроль массы тары (материалоемкости) должен проводиться взвешиванием на вагонных весах с точностью до 50 кг.

5.6. Контроль нагрузки от колесной пары на рельсы, удельной материалоемкости и объема кузова должен проводиться расчетным методом.

5.7. Контроль объема кузова должен проводиться расчетным методом по данным измерений внутренних размеров кузова рулеткой по ГОСТ 7502.

5.8. Для проверки длины по осям сцепления автосцепок вагон устанавливают на прямом горизонтальном участке пути и замеряют расстояние между отвесами нитей по осям автосцепок.

5.9. Контроль габаритов по ГОСТ 9238 проводят пропуском вагона через габаритную рамку.

5.10. Контроль комплектующих изделий и материалов должен проводиться в процессе входного контроля.

5.11. Контроль подготовки деталей к сварке, выполнение сварочных работ, контроль качества сварных швов и соединений проводят по нормативно-технической документации.

5.12. Контроль наименьшего радиуса вписывания по п. 1.1 должен осуществляться прохождением вагона по кривому участку пути радиусом 80 м.

5.13. Показатели надежности необходимо контролировать по эксплуатационным данным.

5.14. Методы измерения шума — по ГОСТ 26918.

5.15. Контроль выполнения требований безопасности к конструкции вагонов следует проводить на опытном образце при предварительных и приемочных испытаниях, а при серийном производстве — при периодических испытаниях по методике, согласованной в установленном порядке.

5.14, 5.15. **(Введены дополнительно, Изм. № 1).**

6. ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ

Вагоны должны транспортироваться к месту эксплуатации по железной дороге как груз на своих осях.

7. УКАЗАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

7.1. Вагоны должны эксплуатироваться в соответствии с правилами, утвержденными МПС, техническим описанием и инструкцией по эксплуатации на конкретную модель вагона. Требования к перевозимым грузам — по ГОСТ 22235 и нормативно-технической документации.

7.2. Не допускается использовать для перемещения вагонов его элементы, кроме специально предназначенных.

7.3. Конструкция вагона должна исключать вредное воздействие на окружающую среду и обслуживающий персонал, а также негативные последствия при эксплуатации.

(Введен дополнительно, Изм. № 1).

8. ГАРАНТИИ ИЗГОТОВИТЕЛЯ

8.1. Изготовитель гарантирует соответствие вагонов требованиям настоящего стандарта при соблюдении потребителем правил эксплуатации, обслуживания и ремонта.

8.2. Гарантийный срок эксплуатации вагона — по техническим условиям на вагон конкретного типа.

8.3. Гарантийные сроки на сменяемые сборочные единицы, детали и комплектующие изделия для вагонов должны устанавливаться соответствующими стандартами и техническими условиями на конкретные изделия.

Редактор *В.П.Огурцов*
Технический редактор *Н.С. Гришанова*
Корректор *Т.Н.Кононенко*
Компьютерная верстка *А.Н. Золотаревой*

Изд. лиц. № 021007 от 10.08.95. Сдано в набор 20.07.98. Подписано в печать 14.08.98. Усл.печ.л. 0,93 Уч.-изд.л. 0,90
Тираж 98 экз. С 984. Зак. 625

ИПК Издательство стандартов, 107076, Москва, Колодезный пер., 14
Набрано в Издательстве на ПЭВМ
Филиал ИПК Издательство стандартов — тип. "Московский печатник", Москва, Лялин пер., 6
Плр № 080102

Группа Д52

Изменение № 2 ГОСТ 5973—91 Вагоны-самосвалы (думпкары) железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия

Принято Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 14 от 12.11.98)

Зарегистрировано Техническим секретариатом МГС № 3089

За принятие изменения проголосовали:

Наименование государства	Наименование национального органа по стандартизации
Азербайджанская Республика	Азгосстандарт
Республика Армения	Армгосстандарт
Республика Беларусь	Госстандарт Беларуси

(Продолжение см. с. 22)

(Продолжение изменения № 2 к ГОСТ 5973—91)

Продолжение

Наименование государства	Наименование национального органа по стандартизации
Грузия	Грузстандарт
Республика Казахстан	Госстандарт Республики Казахстан
Киргизская Республика	Киргизстандарт
Российская Федерация	Госстандарт России
Республика Таджикистан	Таджикгосстандарт
Туркменистан	Главная государственная инспекция Туркменистана
Республика Узбекистан	Узгосстандарт

(Продолжение см. с. 23)

Пункт 1.1. Таблица. Пункты 6, 9 изложить в новой редакции:

Наименование показателя	Значение показателя для вагона		
	4-осного	6-осного	8-осного
6. Конструкционная скорость, км/ч:			
на путях магистральных железных дорог			
— в порожнем состоянии	120** — 100	100	100
— в груженом состоянии	120** — 100	—	—
на путях промышленного транспорта			
— в порожнем состоянии	70	70	70
— в груженом состоянии	70**	40	40
9. Расчетная ударная нагрузка	2 т с 2 м ** на подсыпку не менее 300 мм	По техническим условиям на конкретные типы	

(Продолжение см. с. 24)

сноску ** изложить в новой редакции:

«** Для 4-осных вагонов-самосвалов, предназначенных для эксплуатации в карьерах, конструкционная скорость должна быть до 100 км/ч, расчетная нагрузка — по техническим условиям на конкретные типы.

Конструкционная скорость в груженом состоянии для вагонов с расчетной нагрузкой от колесной пары на рельсы более 294 (30) кН (тс) допускается 40 км/ч»;

сноску *4 исключить.

Пункт 2.1.4. Второй абзац изложить в новой редакции: «—тележками по ГОСТ 9246 или нормативной документации».

(ИУС № 4 1999 г.)

gost.e-ecolog.ru