

ИЗМЕНЕНИЕ № 1 ГОСТ 33939–2016 Детали литые тележек железнодорожных грузовых вагонов. Методы ресурсных испытаний. Часть 1. Рама боковая

Принято Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № _____ от _____)

Зарегистрировано Бюро по стандартам МГС № _____

За принятие изменения проголосовали национальные органы по стандартизации следующих государств: [коды альфа-2 по МК (ИСО 3166) 004]

Дату введения в действие настоящего изменения устанавливают указанные национальные органы по стандартизации

Предисловие. Сведения о стандарте. Из пункта 5 исключить второй абзац.

Содержание. В наименовании приложения В заменить слова «тип 2 и тип 3» на «типов 2, 3 и 4».

Раздел 2 дополнить ссылкой:

«ГОСТ 34385–2018 Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия».

Раздел 3. Первый абзац изложить в новой редакции:

«В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:»;

дополнить терминологическими статьями 3.13 и 3.14:

«

3.13

боковая рама: Составная часть (деталь или сборочная единица) несущей конструкции тележки, передающая нагрузки от надрессорной балки на шейки двух осей колесных пар через буксовые узлы.

[ГОСТ 9246–2013, статья 3.4]

3.14

коэффициент запаса сопротивления усталости: Отношение величины предела выносливости натурной детали при испытаниях на усталостную прочность на базе 10^7 циклов к амплитудной нагрузке, эквивалентной повреждающему действию динамических нагрузок за назначенный срок службы и приведенной к базовому числу 10^7 циклов.

[ГОСТ 32400–2013, статья 3.5]

».

Пункт 6.4. В сноске * заменить ссылку: ГОСТ Р 8.568–97 на ГОСТ Р 8.568–2017.

ИЗМЕНЕНИЕ № 1 ГОСТ 33939–2016

Пункт 7.3.4.1. В пояснении к формуле (7.2) заменить слова «межгосударственному стандарту*» на «ГОСТ 33788»;

сноску * исключить.

Пункт 7.3.4.4. Заменить слова «типа 2 и типа 3» на «типов 2, 3 и 4».

Приложение В. В заголовке приложения В и пункте В.1 заменить слова «тип 2 и тип 3» на «типов 2, 3 и 4».

Таблицу В.1 изложить в новой редакции:

«Таблица В.1 — Диапазоны изменения динамических сил при испытаниях боковых рам

В килоньютонах

Направление действия силы	Диапазон изменения силы для тележки ГОСТ 9246			
	Тип 2 с характеристиками* по В.1.1**	Тип 3 с характеристиками* по В.1.2**	Тип 3 с характеристиками* по В.1.3**	Тип 4 с характеристиками* по В.1.4**
Вертикальное (действует на опорную поверхность рессорного подвешивания)	От не более 10 до 240	От не более 10 до 558	От не более 10 до 558	От не более 15 до 570
Вертикальное (действует суммарно на поверхности фрикционных клиньев)	От не более 10 до 292	–	–	–
Боковое	От –68,8 до 68,8	От –73 до 73	От –73 до 73	От –75 до 75
Продольное	От –44,6 до 44,6	От –48 до 48	От –48 до 48	От –50 до 50
<p>* Характеристики тележки указаны с учетом допусков и износов деталей, не превышающих допустимых эксплуатационной документацией.</p> <p>** Значения сил, приведенные в таблице, могут быть уточнены по результатам проведения поездных испытаний и апробации режимов на стендах.</p>				

»

Подпункт В.1.1. Заменить слова «национальных стандартов* государств, приведенных в предисловии» на «ГОСТ 34385»;

сноску * исключить.

Пункт В.1 дополнить подпунктом В.1.4 в редакции:

«В.1.4 Для тележки типа 4 ГОСТ 9246, приведенные в таблице В.1 силы соответствуют следующим характеристикам:

а) база тележки (1870±12) мм;

б) фрикционный гаситель колебаний рессорного подвешивания с фрикционными клиньями;

ИЗМЕНЕНИЕ № 1 ГОСТ 33939–2016

в) адаптер с цилиндрической опорной поверхностью для боковой рамы с образующей цилиндра в продольном направлении, номинальным радиусом 1524 мм;

г) сумма зазоров с двух сторон между адаптером и проемом для колесной пары в боковой раме, мм:

1) от 1 до 15 – в продольном направлении;

2) от 6 до 14 – в боковом направлении;

д) рессорное подвешивание, обеспечивающее номинальный расчетный статический прогиб от 65 до 75 мм при максимальной расчетной массе вагона 108 000 кг;

е) боковой скользун постоянного контакта;

ж) расчетное номинальное значение отношения суммарной статической нагрузки на боковые скользуны постоянного контакта к весу кузова вагона с минимальной расчетной массой от 48 % до 66 %».

ИЗМЕНЕНИЕ № 1 ГОСТ 33939–2016

УДК 629.4.027.2 -192

МКС 45.060

Д59

ОКП 31 8381

Ключевые слова: рама боковая, испытания, ресурс, надежность, сила, напряжения, число циклов, частота, амплитуда, вероятность, грузовой вагон

Генеральный директор
ООО «ВНИЦТТ»



А. М. Орлова

Заместитель генерального директора по науке –
директор научно-исследовательской дирекции
ООО «ВНИЦТТ»



Д. В. Шевченко

Старший инженер-исследователь
научно-исследовательской дирекции
ООО «ВНИЦТТ»



С. А. Савельев

Руководитель отдела стандартизации
ООО «ВНИЦТТ»



Д. Е. Абрамов