

铁组委员会
2020年2月18日
第 II-5/AH 号函件
附件 1

国际货协附件第3号 《货物装载和加固的技术条件》 修改和补充事项

第1章

1. 第 4.10 项采用下列表述：

“当货物或垫木的重心相对于车辆横向对称面不均衡时，或垫木的放置距离不符合表 12 或表 13 的要求时，或当货物重心位置不均衡且未使用垫木时，应对车辆底架弯矩进行验算。

车辆底架载荷计算方案的示例和确定最大弯矩（ M_{max} ）的公式见图 9。”。

2. 删除第 4.12 项。

3. 第 12.1.2 项第一段采用下列新表述：

“一车负重装载均重等断面体货物，货物重心落在车辆纵横中心线交叉点上时，超长货物的最大允许长度见表 37，38。”

4. 第 12.6.4 项采用下列新表述：

“12.6.4 当货物重心沿车组对称面不发生横向和纵向位移且转向支架沿承重车横向对称面不发生纵向位移时，车轮静载荷按下列公式计算：

$$P_{cr} = \frac{1}{n_k} (2Q_r + Q_{rp} + Q_{ryp}) (TC) \quad (80)$$

当货物重心沿车组对称面同时发生横向和纵向位移且转向支架沿负重车（负重较轻的车辆转向架）横向对称面同时发生横向和纵向位移时，车轮静载荷按下列公式计算：

$$P_{cr} = \frac{1}{2n_k} (Q_r + (Q_{rp} + Q_{ryp})) \left(0,5 - \frac{l_o}{l_b}\right) \left(1 + \frac{b_o}{S+0,5 f_{ox}}\right) \quad (TC), \quad (81)$$

(82)

预留

其中：

b_o - 通过曲线时，车组上超长货物重心的附加横向位移量，mm：

$$b_o = \frac{(l_c \pm 2l_o)^2 - l_c^2}{8 R_p} \quad (MM), \quad (83)$$

$8 R_p$

其中：

l_c - 车组两负重车横中心线间的距离，mm；

l_o - 转向支架中心至负重车横中心线的距离，mm。（+）符号指的是转向支架向车组端部偏离，（-）符号指的是转向支架向车组中部偏离；

n_k - 车辆一个转向架的车轮数量。”。

5. 第12.8.2项中第15和16段采用下列表述：

“对于带有钢制摩擦元件的移动式货物转向架，其每吨货物纵向惯性力 a_{np} 取决于楔形表面相对水平面的倾斜角度或距离转向支架的可移动部分中间位置 400mm 的位置的曲线导杆。

当货物和转向支架可移动部分的总重为 65 吨及以上时，其每吨货物纵向惯性力 a_{np} 见下表：

倾斜角度，百分度	14	15	17	19
a_{np} 单位纵向惯性	0.48	0.53	0.58	0.7

力 , tf/t				
----------	--	--	--	--

当货物和转向支架可移动部分的总重小于 65 吨时，为确定其每吨货物纵向惯性力 a_{np}^T ，必须进行试验；如果无法进行试验，则须使用公式 88。”

6. 在第 13 项中补充第 13.4 分项，表述如下：

“13.4 在地方技术条件中，对于车辆（包括带有具体货物加固设备的车辆）技术文件（车辆运营指导手册）所规定的货物装载加固方法（示意图）允许不进行计算论证。”