

TRANSPORT SZYNOWY	NORMA BRANŻOWA	BN-79 9310-06
	Koszty oporowe Podział, nazwy i określenia	
	Grupa katalogowa V 50	

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot normy. Przedmiotem normy jest podział, nazwy i określenia kosztów oporowych, stosowanych jako zakończenia torów kolejowych.

1.2. Zakres stosowania normy. Normę stosuje się przy opracowywaniu dokumentacji technicznej kosztów oporowych, jak również w nazewnictwie, w normach przedmiotowych i czynnościowych.

2. PODZIAŁ2.1. Podział kosztów oporowych ze względu na ich prace

- a) ulegające zniszczeniu w przypadku awarii,
- b) niszczące tabor kolejowy w przypadku awarii.

2.2. Podział kosztów oporowych ze względu na ich konstrukcję

- a) stałe,
- b) przesuwne.

2.3. Podział kosztów oporowych ulegających zniszczeniu w przypadku awarii

- a) stałe,
- b) przesuwne.

2.4. Koszty oporowe niszczące tabor kolejowy w przypadku awarii - stałe.2.5. Podział kosztów oporowych stałych

- a) z urządzeniem zderzakowym stałym,
- b) z urządzeniem zderzakowym sprężystym.

2.6. Podział kosztów oporowych przesuwnych

- a) o działaniu impulsowym,
- b) z wleczonymi podkładami,
- c) z wleczonymi podkładami i dodatkowymi podkładami przesuwными.

2.7. Podział kosztów oporowych ze względu na umiejscowienie końców torów, w których mają być wbudowane

- a) w halach,
- b) w torach bocznicy, ochronnych, wyciągowych i technicznych,
- c) w torach przeładunkowych przy rampach i magazynach.

2.8. Podział kosztów oporowych ze względu na ciężar pociągów najeżdżających na koziół

- a) dla pojedynczych wagonów,
- b) dla jednostek elektrycznych, pociągów osobowych, próżnych pociągów towarowych o dowolnej trakcji,
- c) dla ładownych pociągów towarowych o dowolnej trakcji.

Zgłoszona przez Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego
Ustanowiona przez Ministra Komunikacji dnia 12 czerwca 1979 r.
jako norma obowiązująca od dnia 1 lipca 1980 r.
(Dz. Norm. i Miar nr 16/1979 poz. 83)

3. NAZWY I OKREŚLENIA

(3.1) koziół oporowy - urządzenie z elementem zderzakowym wbudowane na końcu toru kolejowego, zabezpieczające przed zjechaniem z tego toru taboru kolejowego.

(3.2) koziół oporowy ulegający zniszczeniu w przypadku awarii - urządzenie wbudowane na końcu toru, które w przypadku najechania taboru kolejowego z szybkością przekraczającą szybkość przyjętą w obliczeniach statycznych konstrukcji kozła, ulega zniszczeniu, a tabor zjeżdża z toru.

(3.3) koziół oporowy niszczący tabor kolejowy w przypadku awarii - urządzenie wbudowane na końcu toru, które w przypadku najechania na to urządzenie taboru kolejowego z szybkością przekraczającą szybkość bezpieczną dla taboru przy zetknięciu się z przedmiotami trwale umieszczonymi, powoduje zniszczenie taboru.

(3.4) koziół oporowy stały - urządzenie wbudowane na końcu toru w sposób trwały, powodujące zatrzymanie najeżdżającego taboru.

(3.5) koziół oporowy przesuwny - urządzenie wbudowane na końcu toru, które w przypadku najeżdżania na nie taboru kolejowego przesuwa się wzdłuż osi toru powodując zatrzymanie najeżdżającego taboru.

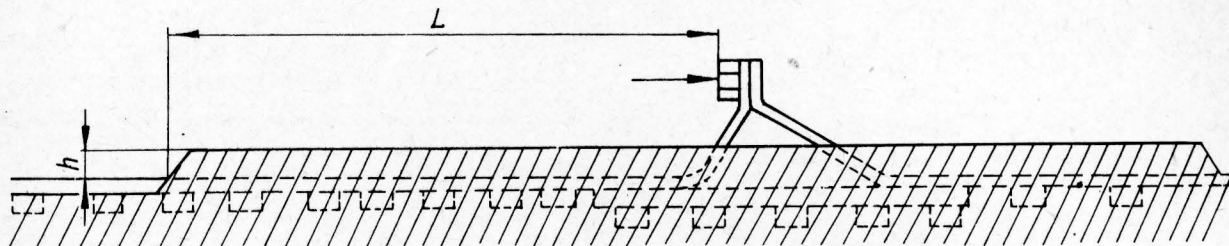
(3.6) koziół oporowy stały z urządzeniem zderzakowym stałym - urządzenie o konstrukcji z szyn i podkładów wbudowane na końcu toru w sposób trwały z warstwą podsypki pokrywającej tor, powodujące zatrzymanie najeżdżającego taboru (rys. 1).

(3.7) koziół oporowy stały z urządzeniem zderzakowym sprężystym - urządzenie z elementem zderzakowym sprężynującym wbudowane w sposób trwały na końcu toru, powodujące zatrzymanie najeżdżającego taboru (rys. 2).

(3.8) koziół oporowy przesuwny o działaniu impulsowym - urządzenie wbudowane na końcu toru, połączone z szynami za pomocą oporów rozstawionych, w odstępach umożliwiających skokami przesuwanie się urządzenia wzdłuż toru pod naporem najeżdżającego taboru, powodując zatrzymanie tego taboru (rys. 3).

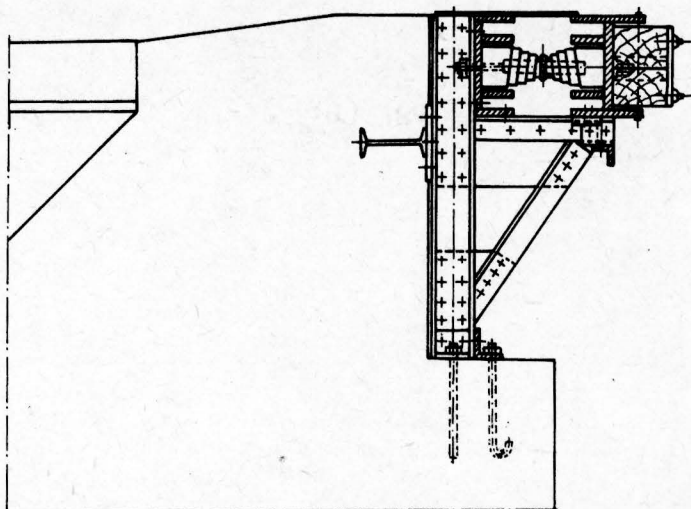
(3.9) koziół oporowy przesuwny z wleczonymi podkładami - urządzenie wbudowane na końcu toru, trwale połączone z tym torem, składające się z szyn połączonych przesuwnie z podkładami ułożonymi na utwardzonym, szorstkim podłożu, powiązanych ze sobą w sposób umożliwiający przesuwanie się podkładów pod naporem najeżdżającego taboru, powodując zatrzymanie tego taboru (rys. 4).

(3.10) koziół oporowy przesuwny z wleczonymi podkładami i dodatkowymi podkładami przesuwными - urządzenie wbudowane na końcu toru trwale połączone z tym torem, z tym że przed urządzeniem zderzakowym szyny połączone są przesuwnie z podkładami ułożonymi na utwardzonym, szorstkim podłożu, powiązanych ze sobą w sposób umożliwiający przesuwanie się podkładów pod naporem najeżdżającego taboru, zaś poza urządzeniem zderzakowym szyny połączone są z podkładami nieprzesuwnie, stwarzając dodatkowe opory powodujące zatrzymanie taboru (rys. 5).



Rys. 1

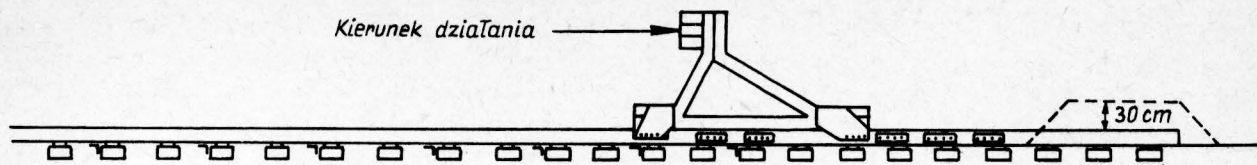
BN-79/9310-06-1



BN-79/9310-06-2

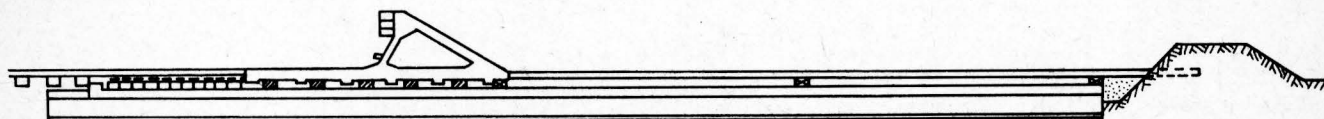
Rys. 2

Kierunek działania



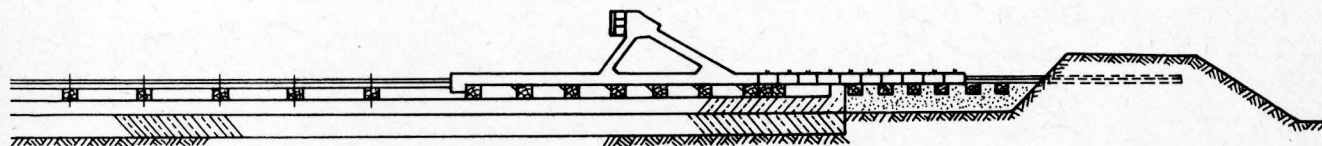
BN-79/9310-06-3

Rys. 3



BN-79/9310-06-4

Rys. 4



BN-79/9310-06-5

Rys. 5

KONIEC

INFORMACJE DODATKOWE

1. Instytucja opracowująca normę - Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego.
2. Autor projektu normy - inż. Stanisław Wojarnik - Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego.