



..



UIC

---

- = OR

:

IV = بهره برداری  
V = وسائط حمل و نقل

- از اول ژانویه سال ۱۹۹۵  
- کلیه اعضای اتحادیه بین المللی راه آهن ها

:

چاپ پنجم، ژانویه، ۱۹۹۵، بازنگری چاپهای قبلی  
چاپ ششم، ژانویه ۲۰۰۱، چاپ مجدد با درج اصلاحات

نام شخص مسئول این فیش در مقررات UIC درج گردیده است

## چکیده

۱- هدف از تهیه فیش

---

۲- مفاد مشترک برای تمام قطارهای باری

---

۱-۲- تعیین طول قطارهای باری

---

۲-۲- محکم بستن

---

۳-۲- مقررات ویژه برای قطارهای مشخص

---

۳- قطارهای باری با سیستم ترمز P

---

۱-۳- آرایش قطار

---

۱-۱-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت

---

۲-۱-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت

---

۳-۱-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت

---

۴-۱-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت

۲-۲- سیستم ترمزگیری

---

۱-۲-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت

.....

۲-۲-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۴۰ کیلومتر در ساعت

.....

۳-۲-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت

.....

۴-۲-۳- قطار با حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت

.....

۴- قطارهای باری با سیستم ترمز G

.....

۱-۴- آرایش قطار

۱-۱-۴- قطار با حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت

.....

۲-۱-۴- قطار با حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت

.....

۳-۱-۴- سایر قطارها

.....

۲-۴- سیستم ترمزگیری

.....

۱-۲-۴- قطار با حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت

.....

۲-۲-۴- قطار با حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت

.....

۳-۲-۴- سایر قطارها

.....

۵- موافقت نامه های دوجانبه و چندجانبه

.....



این بخش در سه بخش طبقه بندی شده است:

- بخش اول شامل مفاد مشترک که برای تمام قطارهای باری در حمل و نقل بین المللی کاربرد دارد.

- بخش دوم مشخص نمودن وضعیت آرایش و شرایط ترمز قابل استفاده برای سرعتهای مختلف قطار که دارای مشخصات "P" هستند.

- بخش سوم شامل مفاد مشابه برای سیستم ترمز قطارهایی که دارای مشخصات G می باشند.

- هدف از تهیه این فیش، تعیین مقررات کاربردی در آرایش و سیستم ترمز قطارهای باری بین‌المللی براساس سیستم ترمز و حداکثر سرعت آنها بوده، تا از مداخله در سیستم و مقررات سایر موارد جلوگیری بعمل آید.

- طول قطارهای باری با اضافه نمودن تامپون هر واگن، به نزدیکترین رقم اعشار گرد می‌شود، و طول کلی واگنها بدون لکوموتیو به نزدیکترین رقم متر گرد می‌شود.

- خطوط ایستگاهها هم ممکن است دارای علائمی باشند که بتوان جهت تعیین طول قطار و حین آرایش استفاده کرد.

- در قطارهای باری، پیچهای قلاب چرخان باید محکم بسته شوند و بنابراین سپرها تحت فشار کمی قرار دارند.

مفاد تعیین شده برای سایر موارد:

- وسایط نقلیه ای که جهت حمل و نقل و انتقال بار مشخص در حمل و نقل بین‌المللی استفاده می‌شود.

- ممکن است در بارگیری و تخلیه محموله ها این مقررات کاربرد داشته باشد.

(P)

(توضیح بعداً داده خواهد شد)

(توضیحات بعداً ارائه خواهد شد)

این قطارها مختصراً شامل قطارهایی می‌شوند که:

- واگنهایی که دارای علائم SS هستند و مجموع بار آنها نباید از مشخصات حداکثر باری که در نزدیک این علائم نشان داده شده است، تجاوز نماید.
  - واگنهای خالی که هم علامت S و مشخصات بار t ۱۲۰-۰۰۰ دارند.
  - وسایط نقلیه مسافری خالی (واگنهای RIC و واگنهای توشه) که دارای علائم سرعت حداقل ۱۲۰ کیلومتر در ساعت می‌باشند.
- با توجه به توافقات دوجانبه و چندجانبه این قطارها ممکن است دارای مشخصات ذیل باشند:

- واگنهایی که برای حرکت با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت مناسب باشند. اولاً تمام شرایط و مشخصات تعیین شده توسط UIC را جهت حرکت در مسیر ترافیک SS را نداشته باشند. این واگنها دارای شکل خاصی هستند که مجموع وزن بار آنها برای ۱۲۰ کیلومتر در ساعت تعبیه شده است (CF. 201040 SS 34 RTV).
- واگنهایی که دارای دوستاره در سمت راست (یا چپ) مشخصات حداکثر بار بوده و نمی‌توانند از میزان حداکثر باری که تادوستاره مشخص شده، تجاوز نمایند (CF. 201040 SS 34 RTV). حداکثر طول این قطارها ۶۰۰ متر (بدون بخش کاری کشش) می‌باشد.
- مجموع وزن کشش این قطارها نباید بیشتر از ۱۰۰۰ تن باشد، ولی با وجود این محدودیت بالاتر ممکن است در توافقات دوجانبه و یا چند جانبه گنجانده شود.

این قطارها منحصرراً شامل قطارهایی می‌شوند که :

- واگنهای آنها دارای علائم S یا SS بوده، و مجموع بار آنها نباید از حداکثر مشخصات باری که در نزدیک علائم S نشان داده شده است، تجاوز نماید.
  - وسایط نقلیه مسافری خالی (واگنهای RIC و واگنهای توشه).
- با توجه به توافقات دو یا چند جانبه این قطارها ممکن است شامل قطارهای ذیل باشد:
- تمام واگنهایی که برای حرکت با سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت مناسب بوده، نمی‌توانند تمام شرایط حمل و نقل (S) که توسط UIC مشخص شده را داشته



- باشند. این واگنها دارای ساختار اضافی بوده که حداکثر وزن بار را با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت حمل کنند.
- واگنهایی که دارای یک یا دو ستاره در سمت راست یا چپ مشخصات حداکثر بار دارند، حداکثر بار آنها نباید از میزانی که با ستاره در کنار علامت (S) مشخص شده است، تجاوز نماید. حداکثر طول این قطارها ۷۰۰ متر می‌باشد (بدون بخش کاری کشش).
  - مجموع وزن کشش این قطارها نباید بیشتر از ۱۲۰۰ تن باشد. اگر مجموع وزن کشش این قطارها بیشتر از ۱۲۰۰ تن باشد، در این صورت این موضوع در توافقات دو یا چند جانبه مطرح شده و مقررات مربوط به آرایش و ترمز قطارها، به طور آزادانه و در یک موافقت مشترک، بین راه آهن های مورد نظر حاصل می‌گردد.

- ترمز سیستم (P) باید در اصل در تمام واگنها، بدون استثناء و در واگن انتهایی قابل بهره‌برداری باشد.
- در ارتباط با مجموعه وزن کشش و وزن سیستم ترمز که مشخصات واگن هم به این مورد اضافه می‌گردد باید حداقل برابر :
- ۹۰٪ برای واگنهایی با حداکثر طول ۵۰۰ متر (بدون اینکه بخش کاری کشش شامل شود).
  - ۹۵٪ برای قطارهایی که طول آنها ۵۰۰ متر یا بیشتر از ۶۰۰ متر نباشد (بدون اینکه بخش کاری کشش شامل شود).
- بخش فعال کشش باید دارای سیستم ترمز بوده و چنانکه طول قطار و وزن کشش قطار و یا تعداد واگنهایی که کشیده می‌شود از میزان معین فراتر برود باید از سیستم ترمز G

استفاده بکند. این چهارچوب و محدوده موقتاً به واسطه توافقات دوجانبه و یا چندجانبه حاصل می‌شود.

سیستم ترمز (P) در تمام واگنها، بدون استثناء حتی در واگن انتهایی باید قابل بهره‌برداری باشد.

در زمینه وزن کشش و وزن ترمز که وزن ترمزهای واحدهای دیگر به آن اضافه می‌شود باید حداقل برابر :

- ۶۵٪ برای قطارهایی که حداکثر طول آنها ۵۰۰ متر می‌باشد (بدون بخش کاری کشش).

- ۶۹٪ برای قطارهایی که طول آنها بالای ۵۰۰ متر بوده و بیشتر از ۶۰۰ متر نباشد (بدون بخش کاری کشش)

- ۷۲٪ برای قطارهایی که طول آنها بالای ۶۰۰ متر بوده و بیشتر از ۷۰۰ متر نباشد (البته درصد بالای وزن ترمز ممکن است در توافقات دوجانبه و یا چندجانبه گنجانده شده باشد).

- بخش کاری کشش باید دارای سیستم ترمز از نوع G باشد، ممکن است آنها از این نوع سیستم ترمز (P) موقعی که وزن کشش قطار از ۶۰۰ تن تجاوز نکند، استفاده نماید.

## G

(توضیحات بعداً داده خواهد شد)

این نوع قطارها که در چهارچوب مقررات دوجانبه و چندجانبه حرکت می‌کنند، باید تمام مقررات آرایش قطارها را با سیستم ترمز (P) که دارای حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت می‌باشند، مورد توجه قرار دهند.

این قطارها از واگنهایی تشکیل می‌شوند که دارای علامت RIV و یا وسایط نقلیه مسافری خالی داشته باشند (واگنهای RIC و واگنهای توشه)

واگنهای این قطارها که ممکن است حداکثر سرعتشان به ۹۰ کیلومتر در ساعت برسد، باید برای این سرعت مناسب باشند و علائم مناسب خود را به همراه داشته باشند.

به علاوه واگنهایی که علامت RIV نداشته باشند، ممکن است که این قطارها در چارچوب توافقات دوجانبه و یا چندجانبه عمل نماید. این واگنها باید علائم مشخص در مقررات 2.2.3 RIV SS 34 را داشته باشند.

طول این واگنها نباید بیشتر از ۷۰۰ متر باشد (بدون بخش کاری کشش)

حداقل درصد وزن ترمز در چهارچوب موافقت نامه ذکر گردیده، و در بند ۲-۱-۴- صفحه ۷ (فیش) هم به آن اشاره شده است. آنها هم چنین مشروط می‌کنند، وسیله نقلیه‌ای که دارای سیستم ترمز بوده از قطاری که سیستم ترمز آنها غیرفعال می‌باشد فرق می‌کند و یا آنها به هیچ وجه به محدودیت درخصوص تعداد آنها اشاره نمی‌کند. وزن و یا وزن ترمز چنین وسیله‌ها به علاوه شیوه‌هایی که جهت محاسبه وزن سیستم ترمز آنها استفاده می‌شود، در لیست واگنهای بین‌المللی مشخص گردیده است.

قطارهایی که به طور نرمال دارای سیستم ترمز G هستند ممکن است در چهارچوب توافقات دوجانبه و چندجانبه مجهز به سیستم ترمز P باشند.

سیستم ترمزهای G-P باید در تمام وسیله‌هایی که ممکن است مورد استفاده قرار گیرد، سیستم ترمز باید در عقب ترین واگن قطار تحت هر شرایطی عمل نماید و در صورت استثناء اگر یک واگن که دارای سیستم لوله ترمز فعالی باشد، تحت شرایطی عمل نکند در این صورت سیستم ترمزی که در پشت قطار تعبیه شده می‌توان بدون هیچ گونه خطر و ایمنی کامل عمل نماید و یا در صورت وجود سیستم ترمز P یا G در واگن یکی به آخر

عمل نماید. البته هماهنگی های مختلفی ممکن است در چهارچوب توافقات دوجانبه و یا چندجانبه در این زمینه بعمل آید.

واگنهایی که سیستم ترمز آنها متفاوت است از قطارهایی که سیستم ترمز آنها غیرفعال است جدا می باشد. با وجود این، مقررات واگنها با سیستم ترمز مختلف غیر از قطارهایی است که در چهارچوب مقررات دوجانبه و یا چند جانبه فعالیت می کنند. در این توافقات تمام محدودیتها را درخصوص تعداد، وزن و یا وزن ترمز چنین واگنها به علاوه شیوه هایی که جهت محاسبه وزن ترمز استفاده می شود، مشخص نمود و وضعیت آنها را در لیست واگنهای بین المللی تعیین می نماید.

- جمع وزن ترمز قطار G با افزودن وزن ترمزها باید حداقل ۵۰٪ از وزن کشش بدون توجه به طول قطار را داشته باشد (حداکثر ۷۰۰ متر که شامل بخش کاری نشود). درصد بالائی از وزن ترمز ممکن است در توافقات دوجانبه یا چندجانبه گنجانده شود.

- اگر قطاری به سیستم ترمز P مجهز شود، درصد بالای وزن آن در توافقات دوجانبه و چندجانبه که در بند ۳-۲-۴ صفحه ۷ (فیش) مشخص شده است، تعیین می گردد. میزان درصد آن باید حداقل برابر :

- ۵۰٪ در قطارهایی که با حداکثر طول ۵۰۰ متر بوده (بخش کاری کشش را شامل نمی شود)

- ۵۳٪ در قطارهایی که طول آنها ۵۰۰ متر و از ۶۰۰ متر بیشتر نباشد (بخش کاری کشش را شامل نمی شود)

- ۵۵٪ در قطارهایی که طول آنها بیشتر از ۶۰۰ متر و بیشتر از ۷۰۰ متر نباشد (بخش کاری کشش را شامل نمی شود).

- علاوه بر توافقات دوجانبه و چندجانبه ای که در بند ۳ صفحه ۴ و بند ۴ صفحه ۷ (فیش) اشاره شده، توافقات دیگری ممکن است درخصوص محدودیت طول قطار، تعداد واگن، تعداد محور و یا وزن کشش منعقد گردد.

۱- صورتجلسه اجلاس

- اتحادیه بین المللی راه آهن ها

کمیته مدیریت امور زیربنایی - سؤال FIC/D/4 - تصویب فیش جدید ۴۲۱ " آوریل ۱۹۹۴ "