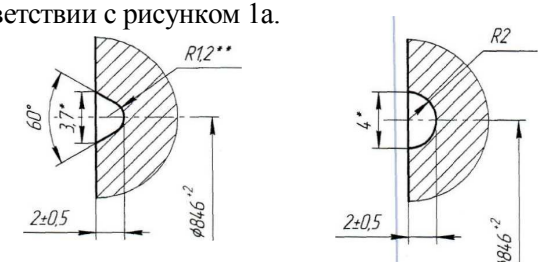
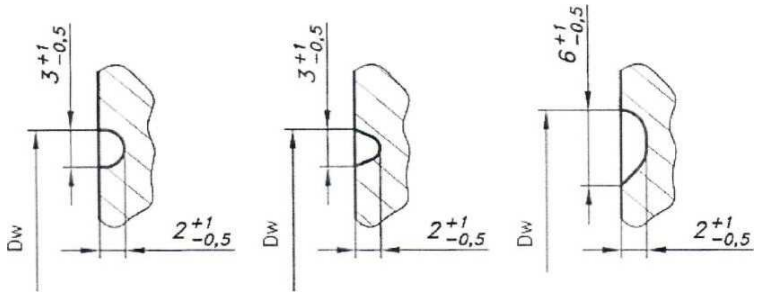
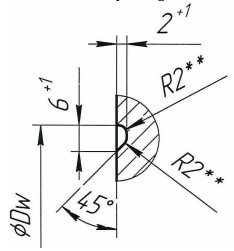
СВОДКА ОТЗЫВОВ
на окончательную редакцию проекта изменения № 1
ГОСТ 10791-2011 «Колеса цельнокатаные. Технические условия»

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
1	Стандарт в целом	АО «ТД РЖД» (№ 5836 от 21.09.2017 г.)	Замечаний и предложений нет	Принято к сведению.
2	Стандарт в целом	ОАО «НИИ вагоностроения» (№ 10/1-222 от 21.09.2017 г.)	Замечаний и предложений нет	Принято к сведению.
3	Стандарт в целом	ОАО «МТЗ «Трансмаш»» (№ 12/594 от 27.09.2017 г.)	Замечаний и предложений нет	Принято к сведению.
4	Стандарт в целом	ОАО «ЗМК» (№ 526/22 от 25.09.2017 г.)	Замечаний и предложений нет	Принято к сведению.
5	Раздел «Сведения о стандарте», пункт 6	ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения» (№ 00505.4-43/67 от 27.09.2017 г.)	Для минимально необходимых требований безопасности по пунктам 6.15 и 6.20 не определены соответствующие методы проверки.	Принято частично. Принято по п.6.15 с включением в раздел п.8.7. Отклонено по п.6.20, так как метод проверки регламентирован в п.8.1 изменения стандарта.
6	Пункт 5.1	АО «Выксунский металлургический завод» (№ 200272-И-264/17 от 16.08.2017 г.)	Пункт 5.1 дополнить абзацем в следующей редакции: «По согласованию с заказчиком и владельцем инфраструктуры для контроля минимальной толщины ободьев колес колесных пар грузовых вагонов на боковую поверхность ободьев с наружной стороны колес наносят механическим способом кольцевую проточку в виде канавки скругленной формы в соответствии с рисунком 1а.  Рисунок 1а - Варианты кольцевой проточки на ободе колеса (* размеры для справок, ** размеры обеспечиваются инструментом) Допускается изготовление колес с кольцевой проточкой, отличающейся по форме и диаметру расположения от вариантов на рисунке 1а, по конструкторской документации, согласованной с заказчиком и владельцем инфраструктуры».	Принято частично. Учтено в изменении стандарта с учетом результатов совещания от 03.08.2017 г. Возможность применения различных вариантов проточки по отдельной КД учтена в п.5.1 изменения стандарта.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
7	Пункт 5.1	АО «Выксунский металлургический завод» (№ 200272-И-300/17 от 19.09.2017 г.)	Последний абзац п. 5.1 изложить в следующей редакции: «Диаметр расположения кольцевой проточки на ободе колеса D_w определяется типом подвижного состава и должен соответствовать конструкторской документации, согласованной с владельцем инфраструктуры. Диаметр расположения кольцевой проточки на ободе колеса D_w указывается в заказе». Так же считаем необходимым дополнить п. 5.1 таблицей значений диаметров D_w в зависимости от конструкционной скорости и нагрузки на ось подвижного состава. **Обоснование.** Предлагаемая формулировка п. 5.1 предполагает, что диаметр расположения кольцевой проточки будет определяться заказчиком колес. Это потребует разработки отдельного чертежа для каждого заказчика и проведения процедур постановки на производство и сертификации продукции по каждому чертежу, что отрицательно отразится на стоимости колес и сроках выполнения заказов.	Принято частично. Принято в части зависимости диаметра проточки от типа подвижного состава и указания его в заказе. Отклонено в части приведения таблицы диаметров проточки, так как норма по предельной толщине обода для всех типов грузовых вагонов в настоящее время является единой, то есть не зависит от скорости и нагрузки на ось.
8	Пункт 5.1	АО «Выксунский металлургический завод» (№ 200272-И-300/17 от 19.09.2017 г.)	Предусмотреть в п.5.11 обозначение «исполнение колеса с проточкой» и числового значения диаметра расположения кольцевой проточки D_w.	Принято частично. Принято в части исполнения с проточкой.
9	Пункт 5.1	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017г.)	Рисунок 1а представить в следующей редакции:  Рисунок 1а - Варианты кольцевой проточки на ободе колеса	Принято частично. Учтено в изменении стандарта с учетом результатов совещания от 03.08.2017 г. Возможность применения различных вариантов проточки по отдельной КД учтена в п.5.1 изменения стандарта.
10	Пункт 5.1	АО «Первая грузовая компания» (№ АО НД/ТД-1271/17 от 01.09.2017 г.)	Категорически возражаем против нанесения кольцевой проточки (индикатора предельного износа) на боковую поверхность обода, так как необходимость ее нанесения будет препятствовать нанесению горячей маркировки на боковую поверхность обода колеса.	Принято к сведению.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
11	Пункт 5.1	АО «Федеральная грузовая компания» (№ исх-4019 от 19.09.2017 г.)	Пункт 5.1 дополнить абзацем в следующей редакции: «Для контроля минимальной толщины ободьев колес колесных пар грузовых вагонов с максимальной расчетной осевой нагрузкой от 25,0 тс и более в соответствии с таблицей 1 на боковую поверхность ободьев с наружной стороны колес наносят механическим способом кольцевую проточку в виде канавки скругленной формы в соответствии с рисунком 1а. Колесо с нанесенной проточкой является вариантом исполнения колеса цельнокатаного в конструкторской документации».	Отклонено. Использование колес с проточкой планируется на всех типах грузовых вагонах, без привязки к осевой нагрузке.
12	Пункт 5.1	ООО «ВНИЦТТ» (№ ВНИЦТТ-102-1849 от 13.09.2017 г.)	Изложить в редакции: «Для контроля толщины ободьев колес колесных пар грузовых вагонов допускается на боковую поверхность ободьев с наружной стороны колес наносить механическим способом кольцевую проточку в виде канавки скругленной формы в соответствии с рисунком 1а. Допускается изготовление колес с кольцевой проточкой, отличающейся по размерам и форме от приведенной на рисунке 1а». Обозначение D_w с рисунка исключить. **Обоснование.** Необходимо дать определение «минимальная толщина обода» либо исключить слово минимальная. Настаиваем на исключении слов «По согласованию с заказчиком и владельцем инфраструктуры», т.к. порядок применения изделий на железной дороге указан в ГОСТ 15.902 и нормативных документах владельца инфраструктуры.	Принято частично. Принято в части уточнения определения «минимальной толщины ободьев». Отклонено в части исключения слов «по согласованию с заказчиком и владельцем инфраструктуры», так как они устанавливают конкретный порядок согласования нанесения проточки на ободья колес – высокоответственных элементов колесных пар.
13	Пункт 5.1	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	Предлагаем изложить в следующей редакции: «По согласованию с заказчиком и владельцем инфраструктуры для контроля минимальной толщины ободьев колес колесных пар грузовых вагонов на боковую поверхность ободьев с наружной стороны колес наносят механическим способом кольцевую проточку в виде канавки скругленной формы в соответствии с рисунком 1а **или рисунком 1б».**  Рисунок 1б– Кольцевая проточка на ободе колеса (* размеры для справок, ** размеры обеспечиваются инструментом) Также предлагаем рисунок 1а и рисунок 1б перенести отдельно в Приложение Г.	Отклонено. Предлагаемый вариант проточки является более значительным концентратором напряжений для максимально изношенного обода колеса. При этом возможность применения различных вариантов проточки по отдельной КД учтена в п.5.1 изменения стандарта.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
14	Пункт 5.3	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	Указанная шероховатость не соответствует типу продукции и рекомендуется для наиболее ответственных поверхностей. Поверхности колес являются менее ответственными. Предлагаем шероховатость поверхности: Rz 320 (Ra 100), Rz 80 (Ra 25), Rz 40 (Ra 12,5).	Принято частично. Принято в части фактического соотношения шероховатости Rz и Ra на натурных колесах, но с учетом допустимого соотношения между Rz и Ra.
15	Пункт 5.3	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Дополнительно установить требования к направлению неровностей поверхности диска после дробеобработки, а также дополнить способом или последовательностью способов (обработки) поверхности диска и определять тип направлений неровности поверхности диска после дробеобработкн как произвольное (табл.1, ГОСТ 2789) к параметрам шероховатости поверхности (согл. п.З и 5, ГОСТ 2789). **Обоснование:** Т.к. после дробеобработки, для определения шероховатости поверхности методом сравнения с образцами шероховатости, указанным в табл.1 ГОСТ 9378, неровности не имеют определенного направления штриха, это отражается на выборе образца для точного воспроизведения образцом формы обработки и направления неровностей диска колеса.	Отклонено. Так как неровности поверхности диска после дробеобработки не имеют выраженного направления, установление каких-то определений не имеет практического смысла. При контроле шероховатости дробеобработанных поверхностей целесообразнее использовать не образцы сравнения, а профилометры.
16	Пункт 6.7	ЗАО «Трансмашхолдинг» (№ 5576 от 03.10.2017 г.)	* Для колес не допускаются дефекты в диске и ступице, амплитуда эхо-сигналов от которых равна или превышает амплитуду эхо-сигнала от эталонного плоскодонного отражателя: - диаметром 3 мм при условии, что число дефектов, выявленных в диске, составляет 10 и более, а в ступице – 4 и более, а расстояние между любыми двумя дефектами менее 50 мм; - диаметром 5 мм при условии, что такой дефект **не является** единичным.	Отклонено. Дефекты с меньшим размером (диаметр 3 мм) относятся к ограниченно допустимым в зависимости от их количества, а дефекты с большим размером (диаметр 5 мм) не допускаются ни в каком количестве.
17	Пункт 6.15	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	Указанная шероховатость не соответствует типу продукции и рекомендуется для наиболее ответственных поверхностей. Поверхности колес являются менее ответственными. Предлагаем шероховатость поверхности: Rz 40 (Ra 12,5).	Принято частично. Принято в части фактического соотношения шероховатости Rz и Ra на натурных колесах, но с учетом допустимого соотношения между Rz и Ra.
18	Пункт 6.15	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Предлагаем заменить слова «механическая обработка» на «абразивная обработка или другая токарная операция». **Обоснование.** Исключить понятие «обточка», так как устранение дефектов выполняется или местно-абразивным кругом, в том числе шлифовкой. Или на станках токарной группы, это токарная операция токарной группы.	Отклонено. В изменении стандарта указано «обточка или абразивная обработка», что реализуется на практике при ремонтной обработке колес.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
19	Пункт 6.20	АО «Выксунский металлургический завод» (№ 200272-И-264/17 от 16.08.2017 г.)	Пункт 6.20 изложить в новой редакции: «6.20.1 На каждое колесо наносят маркировку в следующем порядке: - две последние цифры года изготовления; - марка стали; - номер плавки; - условное обозначение предприятия-изготовителя (номер по [1] или торговая марка); - порядковый номер колеса по системе нумерации предприятия-изготовителя; - дополнительный код по [2], обозначающий собственность колес (далее - код собственности). Изменение порядка маркировки не допускается. Маркировку наносят в горячем состоянии на боковую поверхность обода с наружной стороны колеса. Высота знаков маркировки должна составлять от 10 до 12 мм, глубина знаков - до 4 мм. Расстояние от основания знаков маркировки до кромки внутренней поверхности обода с наружной стороны колеса должно составлять от 3 до 10 мм. Допускается наносить маркировку на колесо механическим способом в холодном состоянии после механической обработки боковой поверхности обода с наружной стороны колеса. Высота знаков маркировки должна составлять от 10 до 12 мм, глубина знаков - от 0,2 до 1,2 мм. Расстояние от основания знаков маркировки до кромки внутренней поверхности обода с наружной стороны колеса должно составлять от 3 до 10 мм. Для колес колесных пар локомотивов и моторвагонного подвижного состава высота знаков маркировки должна составлять от 6 до 12 мм. Клеймо кода собственности наносят на обод колеса в двух местах; на расстоянии от 150 до 200 мм слева от маркировки и с противоположной стороны. Между условным обозначением предприятия-изготовителя и порядковым номером колеса должно быть предусмотрено место шириной от 30 мм до 150 мм для приемочных клейм заказчика. Условное обозначение остаточного дисбаланса в соответствии с 6.19 наносят краской или механическим способом в холодном состоянии на боковую поверхность обода с наружной стороны колеса вне зоны расположения маркировки. На боковую поверхность обода с наружной стороны колеса вне зоны расположения маркировки наносят краской или механическим способом в холодном состоянии знак обращения продукции на рынке. По согласованию с заказчиком допускается наносить дополнительные	Принято частично. Учтено в изменении стандарта с учетом результатов совещания от 03.08.2017 г.

			знаки маркировки на колесо механическим способом в холодном состоянии. 6.20.2 По согласованию с заказчиком и владельцем инфраструктуры на колеса, предназначенные для колесных пар грузовых вагонов и имеющие кольцевую проточку на ободе в соответствии с 5.1, маркировку наносят механическим способом с использованием автоматических или полуавтоматических средств на окончательно обточенную торцевую поверхность ступицы колеса с наружной стороны. Высота знаков маркировки должна составлять от 8 до 10 мм, глубина знаков - от 0,2 до 1,2 мм. Расстояние от вершины знаков маркировки до кромки наружной поверхности ступицы с наружной стороны колеса должно составлять от 12 до 16 мм. Между группами знаков маркировки на ступице должно быть предусмотрено место шириной не менее 30 мм. Клеймо кода собственности наносят на ступицу колеса в одном месте: на расстоянии от 50 до 100 мм слева от маркировки. 6.20.3 Ошибочно нанесенные знаки маркировки удаляют обточкой или абразивной зачисткой с последующим нанесением маркировки на колесо механическим способом в холодном состоянии».	
20	Пункт 6.20	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017 г.)	Отсутствует требование по допустимости / недопустимости изменения порядка маркировки.	Отклонено. Требование о недопустимости изменения порядка маркировки исключено ввиду особенностей маркировки отдельных типов колес (например, для высокоскоростного подвижного состава зарубежного производства).
21	Пункт 6.20.1	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017 г.)	Оставить формулировку ГОСТ 10791-2011: «Допускается поставка 10 % месячного объема колес без кода собственности»	Отклонено. Данное допущение было исключено ввиду его несоответствия требованиям ТР ТС.
22	Пункт 6.20.1	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017 г.)	П. 6.20.1 дополнить: «Допускается нанесение кода собственности в холодном состоянии после термообработки. Допускается нанесение маркировки игло-ударным методом».	Отклонено. П.6.20.1 изменения стандарта не регламентирует этап нанесения маркировки, включая код собственности, так как это определяется особенностями техпроцесса на предприятии. П.6.20.1 допускает применение любых механических способов нанесения «холодной» маркировки, включая игло-ударный.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
23	Пункт 6.20.1	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Предлагаем уточнить пункт по нанесению в холодном состоянии «механическим способом» обозначения остаточного дисбаланса, а также знака обращения на рынке, так как при этом предполагается нанесение углубления на поверхности. Предлагаем указать максимальную глубину этих знаков, но не более глубины основной маркировки. Нанесение обозначения краской предлагаем дополнить «краской, контрастирующей с основной поверхностью». **Обоснование.** При нанесении обозначения остаточного дисбаланса «механическим способом» в холодном состоянии нужно указать глубину обозначения, чтобы исключить образование на поверхности концентратора напряжений.	Принято.
24	Пункт 6.20.2	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017 г.)	П. 6.20.2 дополнить: «Маркировка, нанесенная в горячем состоянии, должна удаляться. Допускается нанесение маркировки игло-ударным методом»	Принято частично. Принято в части добавления слов «вместо маркировки в горячем состоянии», что означает ее удаление. Отклонено в части игло-ударного метода, так как допускается применение любых механических способов нанесения «холодной» маркировки.
25	Пункт 6.20.2	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Предлагаем дополнить «глубина знаков - до 4 мм, по всей высоте знака». **Обоснование.** Знаки маркировки глубиной примерно 0,2 мм могут иметь неравномерную глубину, а через некоторое время после транспортировки потребителю и воздействия погодных условий (до начала комплектации колесных пар) могут быть не видны.	Отклонено. 100 %-ную равномерность глубины знака по высоте невозможно обеспечить технологически и проконтролировать при испытаниях.
26	Пункт 6.20.3	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017 г.)	Первое предложение дополнить: «... колеса, предназначенные для колесных пар грузовых вагонов, локомотивов и моторвагонного подвижного состава».	Отклонено. Для локомотивов и МПВС перенос маркировки на ступицу не требуется ввиду других норм по предельной толщине ободьев.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
27	Пункт 6.20.3	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017 г.)	Изменить глубину знаков холодной маркировки; "глубина знаков - от 0,2 до 1,2 мм».	Отклонено. С учетом скорости атмосферной коррозии металла и вероятности закрашивания знаков маркировки на ступице при формировании колесной пары минимально допустимая глубина увеличена до 0,4 мм. С целью идентификации маркировки на весь срок службы колеса минимальная глубина 0,4 мм установлена в последней редакции изменения стандарта и для обода.
28	Пункт 6.20.3	ООО «ВНИЦТТ» (№ ВНИЦТТ-102-1849 от 13.09.2017 г.)	Изложить в новой редакции: «Допускается на колеса, предназначенные для колесных пар грузовых вагонов, в том числе имеющие кольцевую проточку на ободе в соответствии с 5.1, маркировку наносить механическим способом с использованием автоматических или полуавтоматических средств...», далее по тексту. **Обоснование.** Настаиваем на исключении слов «По согласованию с заказчиком и владельцем инфраструктуры», т.к. порядок применения изделий на железной дороге указан в ГОСТ 15.902 и нормативных документах владельца инфраструктуры.	Отклонено. Слова «по согласованию с заказчиком и владельцем инфраструктуры» устанавливают конкретный порядок согласования нанесения маркировки на ступицу колес – высокоответственных элементов колесных пар подвижного состава.
29	Пункт 6.20.3	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Заменить «слева от маркировки», лучше использовать формулировку «на расстоянии от 150 до 200 мм от начала маркировки и с противоположной стороны». **Обоснование.** Так как это может внести разночтение из-за того, что маркировка на ободе читается относительно оси колеса.	Отклонено. Слова «слева от маркировки» однозначно определяют положение кода собственности относительно основной маркировки.
30	Пункт 6.20.1	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	«На боковую поверхность обода с наружной стороны колеса вне зоны расположения маркировки наносят краской или механическим способом в холодном состоянии **знак обращения продукции на рынке»**. Просим дать уточняющую информацию относительно знака, указанного в данном пункте.	Принято. Маркировка знака обращения продукции на рынке является требованием ТР ТС.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
31	Пункт 6.20.3	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	«Высота знаков маркировки должна составлять от 8 до 12 мм, глубина знаков – от 0,4 до 1,2 мм». Чтобы унифицировать маркировки колеса с ободом, предлагаем: глубину знаков маркировки от **0,2** до 1,2 мм.	Отклонено. С учетом скорости атмосферной коррозии металла и вероятности закрашивания знаков маркировки на ступице при формировании колесной пары минимально допустимая глубина увеличена до 0,4 мм.
32	Пункт 6.20.3	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	Предложение «Расстояние от вершины знаков маркировки до кромки наружной поверхности ступицы с наружной стороны колеса должно составлять от 12 до 16 мм» заменить предложением «Маркировка должна быть расположена примерно посередине торцевой поверхности ступицы».	Отклонено. Маркировка на ступице должна базироваться относительно наружнего диаметра ступицы ввиду возможности ее срезания при расточке отверстия ступицы под посадку на ось.
33	Пункт 6.20.3	АО «НПК «Уралвагонзавод» (№ 236-09/0645 от 23.08.2017 г.)	Маркировка колеса па торцевой поверхности ступицы должна располагаться по диаметру min 208 мм для колес с конструкцией по рисунку А.1 ГОСТ 10791-2011 и min 224 мм - для колес с конструкцией по рисункам А.2, А3, А.4 ГОСТ 10791-2011 для исключения случаев срезания фрагментов знаков при окончательной обработке отверстия ступицы до диаметра подступичной части оси в соответствии с требованиями ГОСТ 33200-2014 «Оси колесных пар железнодорожного подвижного состава» при формировании колесной пары. Кроме того, в соответствии с требованиями ГОСТ 4835-2013 «Колесные пары железнодорожных вагонов» торцевые поверхности ступиц колес подлежат окрашиванию, в результате чего знаки маркировки глубиной 0,2 мм будут нечитаемые. Нанесение маркировки колеса на наружной торцевой поверхности ступицы затрудняет возможность считывания в эксплуатации при установленных колесных парах в тележке. Нанесение «холодной» маркировки увеличивает вероятность попадания в эксплуатацию контрафактной продукции	Принято к сведению.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
34	Пункт 6.20.3	АО «Первая грузовая компания» (№ АО НД/ТД-1271/17 от 01.09.2017 г.)	Считаем, что холодная маркировка на ступице цельнокатаного колеса может быть нанесена только как дублирующая маркировку на боковой поверхности обода, нанесенную горячим способом при изготовлении колеса. Наличие только холодной маркировки, которую возможно нанести не только на прессо-прокатной линии металлургического предприятия, по нашему мнению, создаст потенциальную угрозу проникновения контрафакта на сеть железных дорог.	Принято к сведению.
35	Пункт 6.23	ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения» (№ 00505.4-43/67 от 27.09.2017 г.)	Пункт не согласуется с основными положениями ГОСТ 25.502-79 и ГОСТ 23207-78.	Отклонено. Испытания на предел усталостной выносливости цельнокатаных колес являются специализированными испытаниями, проводимыми по отдельным методикам.
36	Пункт 6.23	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	«Предел выносливости колес для колесных пар локомотивов и моторвагонного подвижного состава при усталостных испытаниях с круговым изгибом – по ГОСТ 31373». Просим дать разъяснение, о каких конкретно испытаниях идет речь.	Принято. ГОСТ 31373 устанавливает порядок проведения испытаний колес методом «кругового изгиба с вращением», отличающимся от метода испытаний по ГОСТ 10791.
37	Пункт 7.1, таблица 10	АО «Выксунский металлургический завод» (№ 200272-И-264/17 от 16.08.2017 г.)	Примечание 1 к таблице изложить в новой редакции: «[1)] Глубину и диаметр нанесения кольцевой проточки (5.1) контролируют на каждом колесе [2)] Глубину знаков маркировки, нанесенных в холодном состоянии (6.20) контролируют на каждом сотом колесе, но не менее чем на одном колесе от каждой партии».	Принято частично. Примечание 2 включено в изменение стандарта, примечание 1 уже отражено в таблице 10 в характеристике «Размеры, отклонения формы и маркировка колес».
38	Пункт 7.1, таблица 10	АО «Нижнетагильский металлургический комбинат» (№ 101/8-433 от 15.09.2017 г.)	Примечание 5 изложить в следующей редакции: «[5)] В случае составления из одной плавки нескольких партий колес одной конструкции, подвергнутых термообработке по одному режиму, периодичность испытаний - каждая плавка».	Принято.
39	Пункт 7.1, таблица 10	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	В примечании 5 просим уточнить периодичность: каждой плавки или партии.	Принято. Указана периодичность «каждой плавки» с целью исключения повторных испытаний по отдельным показателям.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
40	Пункт 7.1, таблица 10	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Исключить примечание 1, т.к. в таблице установлен сплошной контроль «Объем выборки» - каждое колесо». **Обоснование.** Отсутствие контроля может повлечь за собой выпуск колес как с глубокой маркировкой так и с отсутствием отдельных знаков маркировки.	Отклонено. Глубина маркировки обеспечивается настройкой и калибровкой маркирующего оборудования, стабильность работы которого контролируется установленной периодичностью.
41	Пункт 8.1	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	При условии принятии комментариев к пункту стандарта 6.20.3 предлагаем контроль «расстояния от вершины знаков маркировки до кромки наружной поверхности ступицы с наружной стороны колеса» исключить.	Отклонено. Маркировка на ступице должна базироваться относительно наружнего диаметра ступицы ввиду возможности ее срезания при расточке отверстия ступицы под посадку на ось.
42	Пункт 8.1.1	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Исключить не указанное в ГОСТ слово «ножка» или пункт дополнить новой редакцией: «…чтобы шаблон рабочими поверхностями касался точки перехода от гребня к боковой поверхности обода с внутренней стороны колеса, и одной или нескольких точек на поверхности катания обода и/или гребня».	Отклонено. Указанный термин широко применяется и давно известен на железнодорожном транспорте. При этом у шаблона имеется несколько рабочих поверхностей.
43	Пункт 8.7.3	ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения» (№ 00505.4-43/67 от 27.09.2017 г.)	Не установлена конкретная документация по проведению неразрушающего контроля.	Принято к сведению. Вопрос по введению ссылок на ГОСТ по неразрушающему контролю будет уточнен дополнительно.
44	Пункт 8.11	ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения» (№ 00505.4-43/67 от 27.09.2017 г.)	Не установлен способ получения коэффициента, определяющего разницу между интенсивностью напряжений в наиболее нагруженной зоне диска колеса при изменении варианта нагружения. Не установлен способ построения кривой усталости по результатам испытаний двух колёс.	Принято частично. Абзац в части «коэффициента» исключен из стандарта. Отклонено в части способа построения кривой усталости, так как это определяется отдельными ГОСТ и методиками испытаний.

№ п/п	Структурный элемент стандарта	Наименование организации (номер письма)	Замечание и/или предложение	Заключение разработчика
45	Пункт 8.11	ООО «ИНТЕРПАЙП-М» (№ 80 от 19.09.2017 г.)	«При приложении нагрузки к поверхности катания обода колеса ее значение увеличивают по сравнению с вариантом приложения нагрузки к гребню на коэффициент, определяющий разницу между интенсивностью напряжений в наиболее нагруженной зоне диска колеса при изменении варианта нагружения». Просим дать уточнения, кто делает расчет при нагрузке на обод и согласовывается ли он с производителями колес для железнодорожного транспорта.	Принято. Абзац в части «коэффициента» исключен из стандарта.
46	Приложение А, таблица А.1	АО «Вагонная ремонтная компания-1» (№ исх-2478/ВРК-1 от 19.09.2017 г.)	Предлагаем рассмотреть возможность внесения в ГОСТ 10791-2011 изменений в части увеличения номинального размера внутреннего диаметра ступицы цельнокатаного колеса с плскоконическим диском диаметром по кругу катания 957 мм с 175_{-4} до 178_{-4}. **Обоснование.** Увеличение размера внутреннего диаметра ступицы цельнокатаного колеса позволит уменьшить массу колеса, расход металла при изготовлении, а также сократить время при обработке на расточном станке при формировании колесной пары.	Принято частично. В стандарте установлены базовые параметры колес, изменение которых потребует пересогласования заводских чертежей и, возможно, повторной сертификации. В связи с этим учет данного предложения возможен в рамках введения примечания к таблице А.1.
47	Приложение В, пункт В.1.3	ТОО «Проммашкомплект» (№ 3021 от 19.09.2017 г.)	Обозначение типа дроби ДСП заменить на ДСЛ. **Обоснование.** Дробь типа ДСП в ГОСТ 11964 отсутствует.	Принято. Обозначение «ДСП» является опечаткой.

Первый заместитель Генерального директора АО «ВНИИЖТ» А.Б. Косарев

Заведующий отделением «Транспортное материаловедение» А.В. Сухов

Руководитель центра «Стандартизация и методология технического регулирования» Л.И. Копчугова

Заведующий лабораторией «Прокатные стали для подвижного состава» Г.И. Брюнчуков

Ведущий научный сотрудник лаборатории
«Прокатные стали для подвижного состава» А.С. Разумов