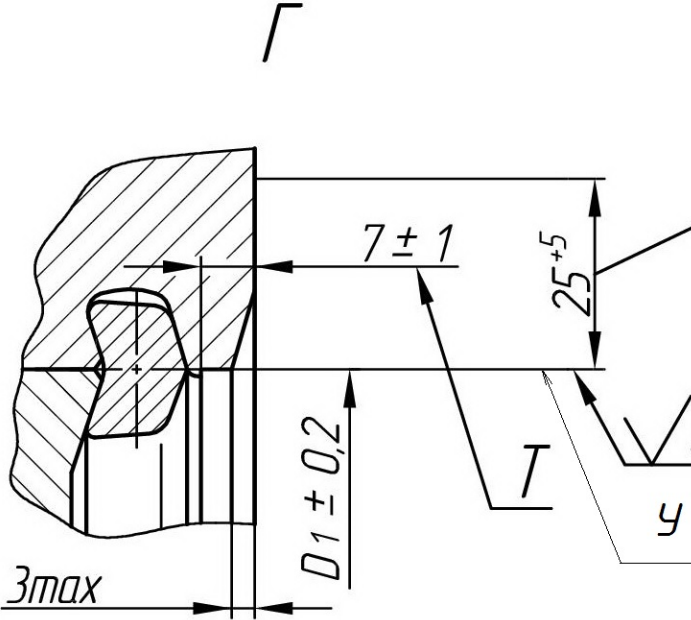


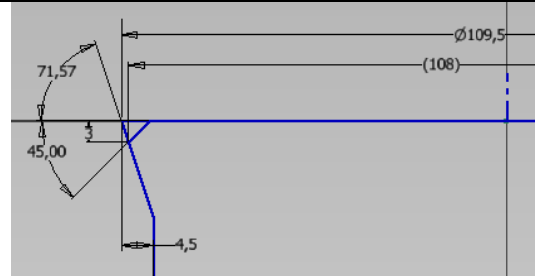
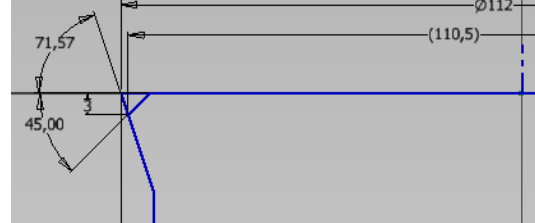
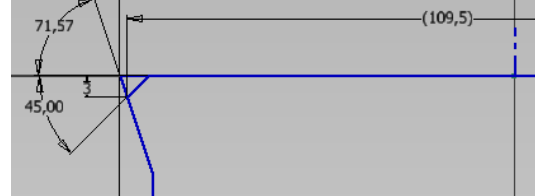
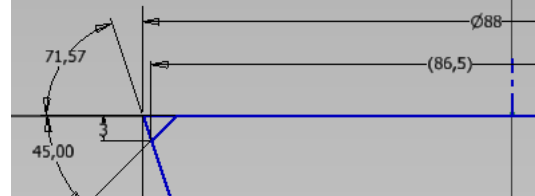

**Замечания и предложения АО «Трансмашхолдинг» к доработанной окончательной редакции проекта
ГОСТ Р «Колеса составные железнодорожного подвижного состава. Технические требования к процессу сборки»
(письмо от 21.06.2018 №3764-ДТР)**

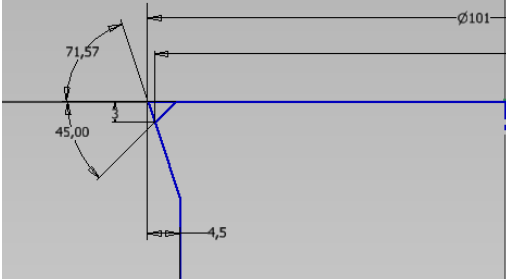
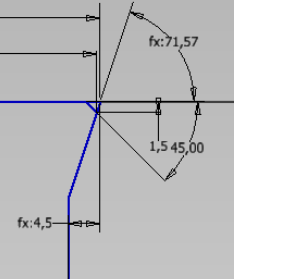
Пункт проекта	Существующая редакция	Предлагаемая редакция, предложения по корректировке	Примечания	Заключение разработчика
Пункт 4.2.2	Первое предложение «...(см. рисунок А.1, размер d) ...»	«...(см. рисунок А.1, размер D₁) ... Для приведения в соответствие с п.4.5.7 и рис. А.4	Пункты 4.2.2, 4.3.7, рисунки А.1 и А.4	Различия обозначения « <i>d</i> » введены по итогам рассмотрения замечаний и предложений АО «Трансмшхолдинг» письмо от 16.04.2018 №2492-ДТР:
Рисунок А.1 – Обод колесного центра	Главный вид, обозначение диаметра посадочной поверхности обода колесного центра – « d »	« D₁ » Для приведения в соответствие с п.4.5.7 и рис. А.4	отражают требования к диаметру обода колесного центра под посадку бандажа и должны быть обозначены одной буквой. Для приведения в соответствие с пунктом 4.5.7 и рисунком А.4 – диаметр обозначить « D₁ ».	«Ввести различия обозначения « <i>d</i> » на рисунках А1, А2, А4: - обода колесного центра; - внутреннего диаметра бандажа; - фактического диаметра обода колесного центра. Согласно п.4.3.2 настоящего проекта «внутренний диаметр бандажа должен быть меньше диаметра обода колесного центра» и п.4.5.7 «соответствующего наружному (посадочному) диаметру обода колесного центра», числовые значения « <i>d</i> » не могут быть одинаковыми».
Пункт 4.5.6	Предельная деформация прижимного бурта после механической обработки по торцу должна быть не	Изложить в следующей редакции: « <i>Предельная деформация прижимного бурта после механической обработки по поверхности У должна быть не более 3,0 мм рисунок А.4.</i> <i>Обоснование: механическая обработка позволит измерить глубиномером деформацию упорного бурта.</i> »	Если обжать бурт бандажа шириной 145 (143 ⁺²), далее механически обработать в	Редакция пункта изложена по итогам рассмотрения замечаний и предложений АО «Трансмшхолдинг» письмо от 16.04.2018 №2492-ДТР: «После заводки бандажного

Пункт проекта	Существующая редакция	Предлагаемая редакция, предложения по корректировке	Примечания	Заключение разработчика
	более 3,0 мм рисунок А.4 (приложение А).	 <p data-bbox="779 890 1317 946">После обточки по размеру T</p>	<p data-bbox="1435 240 1653 1157">размер 137 (140^{-3}), и после замера получить 3 мм предельной деформации, то первоначальная деформация после обжата составит 11 мм ($3+(145-137)$) (фраза «Предельная деформация прижимного бурта после механической обработки по торцу должна быть не более 3,0 мм рисунок А.4» допускает то, что раньше не допускал ОСТ 32.166).</p>	<p data-bbox="1659 240 2145 1447"><i>кольца прижимной бурт бандажа обжимают на прессе с усилием на ролик от 44·104 до 49·104 Н (от 45 до 50 тс). Форма обжата прижимного бурта должна обеспечивать требования, приведенные на рисунке А.4 (см. приложение А). Обжим бурта производить не менее чем за 4 оборота колеса. Предельная деформация прижимного бурта после механической обработки по торцу должна быть не более 3,0 мм (см. рисунок А.4). Обжатие бурта бандажа должно быть закончено при его температуре не ниже 100 °С.»</i></p> <p data-bbox="1659 946 2145 1447"><i>Обоснование:</i> 1) См. п. 4.2.2.17 ГОСТ 11018-2011 2) На основании писем ОАО «ВНИКТИ» №24-03/5673 от 11.12.2015г. и №24-03/5734 от 15.12.2015г. 3) «Обжатие прижимного бурта» – устойчивое словосочетание, применяемое в ГОСТ 11018. Согласно п.4.1.5 ГОСТ 1.5 не допускается «для одного и того же понятия различные научно-технические</p>

Пункт проекта	Существующая редакция	Предлагаемая редакция, предложения по корректировке	Примечания	Заключение разработчика
				<i>термины, близкие по смыслу (синонимы)»</i>
Пункт 4.6.4	По тексту	<p>Дополнить примечанием: "При насадке бандажа после запрессовки колесного центра на ось вместо данных по колесному центру допускается указывать порядковый номер колесной пары". Т.к. по номеру колесной пары значительно проще найти требуемую диаграмму, в имеющемся приборе ПУНиРП1 при снятии диаграммы заносится номер колесной пары.</p> <p>Обоснование: Замечание носит принципиальный характер по следующим причинам: 1. Согласно п.4.5.3 настоящего стандарта допускается посадка бандажа на колесный центр после запрессовки колесного центра на ось, т.е. номер колесной пары уже известен и он должен фигурировать в отчетных документах. 2. Диаграмма нагрева бандажа является отчетным документом, рекламации по эксплуатации предъявляются по номеру колесной пары, соответственно по номеру колесной пары быстрее и проще найти в архиве все отчетные документы. 3. Принятие пункта в данной редакции потребует перепрограммирования имеющегося прибора ПУНиРП1, для выполнения данных работ необходимо заключение отдельного договора с изготовителем.</p>		Принято
Пункт 4.6.6	-	<p>Ввести п. 4.6.6 и изложить в следующей редакции: «4.6.6 Допускаются местные зазоры не более 0,1 мм на общей длине не более 1/6 окружности и местный зазор между упорным буртом бандажа и ободом колесного центра до 0,5 мм на длине 50 мм,</p>		Отклонено. Не представлена методика расчета предлагаемых браковочных дефектов для деталей сборочного колеса. Например, почему указаны

Пункт проекта	Существующая редакция	Предлагаемая редакция, предложения по корректировке	Примечания	Заключение разработчика
		<p>образовавшиеся в результате устранения литейных дефектов обода колесного центра.</p> <p>Допускаются местные зазоры между поверхностью бандажного кольца и боковой поверхностью колесного центра не более 0,1 мм на общей длине не более 1/6 окружности, но не ближе 100 мм от замка кольца при отсутствии глухого звука при обстукивании бандажа слесарным молотком).</p> <p>Обоснование: Неблагоприятное сочетание допусков на угол боковой грани обода колесного центра, упорный бурт бандажа и допускаемых дефектов могут привести к местным зазорам.</p> <p>На основании: 1. Инструкции ЦТ-329 п.5.2.21 «Допускается зазор между боковой гранью обода и упорным бандажа не более 0,5мм по всей окружности на глубину не более половины высоты бурта».</p> <p>п.3.6 «Запрещается выдавать в поезда с ТПС с колесными парами, имеющими хотя бы один из следующих дефектов или отступлений: ...ослабление бандажного кольца более, чем в 3-ех местах: по его окружности суммарной длиной ослабленного места более 30% общей длины окружности кольца – для локомотивов и более 20% МВПС, а также ближе 100 мм.</p> <p>2. ОСТ 32.166 Приложение А. Упорная поверхность бандажа и колесного центра с уклоном $71^{\circ}34' \pm 20'$</p> <p>3. ГОСТ 4491-2016 «Центры колесные литые железнодорожного подвижного состава» пунктов: 4.5.2; 4.5.3</p>		<p>требования к местным зазорам именно «до 0,5 мм на длине 50 мм».</p> <p>Каким образом следует контролировать указанные требования к зазорам.</p> <p>Обращаем Ваше внимание, что требование стандарта распространяются на изготовление новой продукции.</p> <p>Считаем предлагаемые требования указывать в КД на продукцию, поскольку в стандарт должны входить только проверенные расчетом, либо испытаниями требования и значения параметров.</p>

Пункт проекта	Существующая редакция	Предлагаемая редакция, предложения по корректировке		Примечания	Заключение разработчика										
Таблица А1	<p style="text-align: center;">Ж</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">108,5</td> <td style="text-align: center;">-0,24 -0,96</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">110,5</td> <td style="text-align: center;">+0,26 -0,46</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">110,0</td> <td style="text-align: center;">-0,24 -0,96</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">87</td> <td style="text-align: center;">-0,24 -0,96</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">100</td> <td style="text-align: center;">-0,24 -0,96</td> </tr> </table>	108,5	-0,24 -0,96	110,5	+0,26 -0,46	110,0	-0,24 -0,96	87	-0,24 -0,96	100	-0,24 -0,96	Номинальные значения Ж установить, как приведено ниже.			<p>Отклонено. Редакция пункта изложена по итогам рассмотрения замечаний и предложений АО «Трансмшхолдинг» письмо от 16.04.2018 №2492-ДТР</p> <p>1. «Учитывая многолетний опыт формирования и эксплуатации колесных пар с данным углом, при угле $71^{\circ}34' \pm 20'$ - значение $\max 71,89999^{\circ}$ и $\min 71,23333^{\circ}$; при угле $71,5^{\circ} \pm 0,5^{\circ}$ - значение $\max 72^{\circ}$ и $\min 71^{\circ}$</p> <p>На предприятиях изготовителях отработана технология изготовления с размерами, в соответствии с ОСТ 32.166-2000. Т.к. с 2025 г. все ОСТ будут отменены, предлагаем в данном ГОСТ Р привести размеры в соответствии с ОСТ.»</p> <p>2. Расчетная проверка указывает на несоответствие размера Ж приведенного в таблице А.1, особенно для унифицированного исполнения колесных центров</p> <p><i>Обоснование:</i> изменить значения в графе Ж, т.к. номинальная величина Ж меньше номинальной величины Е* на 1,5 мм ($J = E^* - 1,5$)</p> <p>Аналогично заменить значения</p>
	108,5	-0,24 -0,96													
	110,5	+0,26 -0,46													
	110,0	-0,24 -0,96													
	87	-0,24 -0,96													
100	-0,24 -0,96														
Е	Ж														
109,5	108														
112	110,5														
111	109,5														
88	86,5														

Пункт проекта	Существующая редакция	Предлагаемая редакция, предложения по корректировке		Примечания	Заключение разработчика		
		101	99,5			Ж и для МВПС	

Начальник НЦС и МТР

Ведущий инженер НЦС и



В.И. Драгун

М.В.Набатчикова

