

**СВОДКА ОТЗЫВОВ по замечаниям Трансмашхолдинг (письмо от 24.05.2018 №3189-ДТР)  
по окончательной редакции проекта**

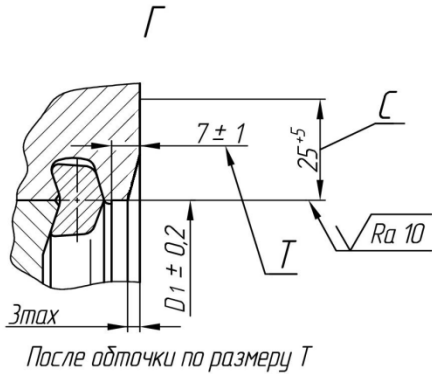
**ГОСТ Р «Колеса составные железнодорожного подвижного состава. Технические требования к процессу сборки»**

№п/п	Структурный элемент стандарта	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
1	Проект стандарта в целом	Необходимо дополнить проект стандарта требованиями к посадочным поверхностями процессу посадки зубчатого колеса на удлиненную ступицу колесного центра, входящего в составное колесо, так как в соответствии с определением термина 3.6 ГОСТ 11018-2011 ступица может быть с удлиненным выступом (удлиненная ступица) для формирования посадочной поверхности под установку на ней зубчатого колеса (и других деталей).	Отклонено. Объектом стандартизации в данном проекте является составное колесо, состоящее из колесного центра, бандажа и закрепляющего его бандажного кольца (ГОСТ 11018–2011, п. 3.5). Проект стандарта устанавливает требования к процессу сборки отдельного элемента КП – составного колеса.
2	Раздел 1	Изложить в редакции: Настоящий национальный стандарт распространяется на составные ( <b>ходовые</b> ) колеса колесных пар локомотивов, моторвагонного и специального железнодорожного подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм.	Принято
3	Пункт 4.3.9	Изложить в редакции: Разность по ширине бандажа колеса <b>H</b> приведена на рисунке А.2 (Таблица А.2).  В таблице А.2. привести значения разности по ширине бандажа.	Принято

4	Пункт 4.5.1	<p>Перед сборкой расточенный бандаж должен быть подвергнут магнитопорошковому контролю по ГОСТ Р 56512 на отсутствие дефектов на посадочной поверхности.</p> <p>Допускается по согласованию изготовителя и потребителя дополнительно выполнять ультразвуковой контроль по ГОСТ 12503.</p> <p><i>Примечание: Допускается выполнять ультразвуковой контроль бандажа на сформированной колесной паре после окончательной механической обработки бандажей по профилю.</i></p> <p><i>После расточки поверхность сканирования при ультразвуковом контроле остается черновой. По этой поверхности ультразвуковой контроль выполнен изготовителем бандажа в соответствии с п. 4.14, п.4.11 и таблицей 4 ГОСТ 398, что достаточно для формирования колесной пары согласно п.4.2.2.13 ГОСТ 11018.</i></p> <p><i>НИИ Мостов подготовил первую редакцию проекта межгосударственного стандарта на неразрушающий контроль колес цельнокатаных и бандажей. Согласно п.5.1.2 и п.5.2 проекта ультразвуковой контроль бандажей выполняют на черновых бандажах и допускают ультразвуковой контроль чистовых бандажей по дополнительному соглашению. При введении в действие этого стандарта п. 4.5.1. национального стандарта будет противоречить межгосударственному стандарту.</i></p> <p><i>Ссылка разработчика в сводке отзывов на инструкцию при освидетельствовании противоречит второму абзацу раздела 1 проекта «при изготовлении», а при освидетельствовании – эксплуатационный контроль</i></p>	Принято
5	Пункт 4.5.3	<p>Изложить в редакции:</p> <p>Температура бандажа перед посадкой должна составлять 220 ... 270 °С. Допускается посадка бандажа на колесный центр после запрессовки колесного центра на ось.</p>	Принято

6	Пункт 4.5.5	Из п. 4.5.5 данной редакции ГОСТ непонятно, является ли отсутствие зазора между концами бандажного кольца браковочным признаком или нет? В связи с тем что по факту на имеющемся оборудовании получить гарантированный зазор очень проблематично, в данном пункте должна быть фраза что отсутствие зазора после обжата допустимо или что зазор должен быть от 0 до 2мм. (см. п. 10.8.8 ИНСТРУКЦИИ ПО ОСМОТРУ, ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ, РЕМОНТУ И ФОРМИРОВАНИЮ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КОЛЕИ 1520 ММ, п. 4.2.2.17 ГОСТ 11018-2011 и п.6.6.8 ЦТ-329)	Принято в редакции: «Зазор между концами бандажного кольца после заводки в выточку бандажа, обжата прижимного бурта и остывания составного колеса, должен быть не более 2,0 мм. Допускается отсутствие зазора после обжата прижимного бурта».
7	Пункт 4.5.6	<p><i>«Предельная деформация прижимного бурта после механической обработки по торцу должна быть не более 3,0 мм рисунок А.4 (приложение А). Обжатие бурта бандажа должно быть закончено при его температуре не ниже 100 °С.»</i></p> <p>Необоснованное увеличение допускаемой величины предельной деформации прижимного бурта, которое может представлять угрозу безопасности движения. ОСТ 32.166 на сегодняшний день допускает <b>максимум 3 мм</b>, а в проекте ГОСТа предлагается фактически допустить величину 8 мм (<b>143<sup>+2</sup></b> (максимальная ширина бандажа черного) - <b>140<sup>-3</sup></b> (минимальная ширина бандажа после механической обработки внутреннего торца бандажа)=8)</p>	Отклонено. Указанные 8 мм показывают возможную максимальную механообработку бандажа. (Редакция пункта принята по результатам рассмотрения замечаний «Трансмашхолдинга» письмо от №2492-ДТР 16.04.2018 )
8	Пункт 4.5.9	Остывший до температуры окружающей среды и после обжата прижимного бурта бандаж должен быть подвергнут контролю на отсутствие дефектов (трещин) <b>на участке С</b> рисунок А.4 (приложение А)	Принято
9	Пункт 4.6.4	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.	Отклонено. Данный проект стандарта устанавливает требования к другой технологической операции – посадки бандажа на колесный центр.

10	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, образовавшиеся в результате устранения литейных дефектов обода колесного центра.  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».  В соответствии с ЦТ-329 п. 3.6, п. 5.2.21</p>	<p>Отклонено. Предложение не обосновано.  В соответствии с ГОСТ Р 1.2-2016 при разработке стандарта необходимо использовать или учитывать результаты научно-исследовательских, опытно-конструкторских, опытно-технологических, проектных работ, относящихся к данному объекту и/или аспекту стандартизации и должны быть апробированы.  Предлагаемые требования к зазорам не регламентированы ОСТ 32.166-2000, ЦТ 329.</p>
11	Приложение А Выносной элемент А	<p>Указать угол уклона со стороны внутренней поверхности (аналогично углу с наружной поверхности)</p>	<p>Принято</p>
12	Приложение А Таблица А.1	<p>Заменить значения параметра: <math>108 \begin{smallmatrix} -0,31 \\ -1,05 \end{smallmatrix}</math>; <math>110,5 \begin{smallmatrix} +0,25 \\ -0,65 \end{smallmatrix}</math>; <math>109,5 \begin{smallmatrix} +0,25 \\ -0,65 \end{smallmatrix}</math>.  Расчетная проверка указывает на несоответствие размера Ж приведенного в таблице А.1, особенно для унифицированного исполнения колесных центров  <i>Обоснование:</i> изменить значения в графе Ж, т.к. номинальная величина Ж меньше номинальной величины <math>E^*</math> на 1,5 мм (<math>Ж = E^* - 1,5</math>)  Аналогично заменить значения Ж и для МВПС</p>	<p>Принято. Расчет произведен с учетом допусков на фаски и угла уклона уменьшение ширины обода составляет: слева-от 0,93 до 1,13 мм, справа – от 0,31 до 0,48 мм. При номинальных размерах ширина обода по углам фасок Ж составит: <math>108,5 \begin{smallmatrix} -0,24 \\ -0,96 \end{smallmatrix}</math>, <math>110,5 \begin{smallmatrix} +0,26 \\ -0,46 \end{smallmatrix}</math>, <math>110,0 \begin{smallmatrix} +0,24 \\ -0,96 \end{smallmatrix}</math>. Для МВПС - <math>87 \begin{smallmatrix} -0,24 \\ -0,96 \end{smallmatrix}</math>, <math>100 \begin{smallmatrix} +0,24 \\ -0,96 \end{smallmatrix}</math>.</p>
13	Приложение А, таблица А2	<p>1) Графа «Н», Строка «Электровозы, тепловозы, унифицированное исполнение колесных центров»  <math>140 \begin{smallmatrix} +3 \\ -2 \end{smallmatrix}</math>; <math>140 \begin{smallmatrix} +3 \\ -2 \end{smallmatrix}</math>  Ввести значения ширины бандажа для ТПС с конструкционной скоростью свыше <b>200 км/ч</b>.  Согласно ГОСТ 11018 для ТПС с конструкционной скоростью свыше 200 км/ч допуск на ширину бандажа <math>\pm 1</math>, в таблице А.2 указана ширина бандажа Н только для ТПС с конструкционной скоростью свыше 200 км/ч (в тексте ГОСТ не указывается что ГОСТ не распространяется на ТПС с <math>V_k &gt; 200</math> км/ч.)</p>	<p>Принято</p>

		<p>2) Моторовогонный и специальный железнодорожный подвижной состав: - серийное исполнение <math>87 \begin{smallmatrix} +0,25 \\ -0,65 \end{smallmatrix}</math>.</p> <p>Размеры Н для МВПС указаны ошибочно.</p>	Принято
14	<p>Приложение А. Рисунок А.4 – Соединение бандажа с колесным центром</p>	<p>Для исключения неоднозначного чтения рисунка, изменить графику места установки бандажного кольца после механической обработки бандажа на главном виде и выноске Г: Должно быть</p>  <p>Т.к. р-р <math>25^{+5}</math> (С) является зоной контроля на отсутствие трещин, и не относится к р-ру 3max</p>	Принято

Начальник НЦСиМТР

Ведущий инженер НЦС и МТР

В.И.Драгун

М.В.Набатчикова