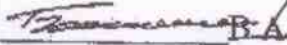




УТВЕРЖДАЮ  
Президент НП «ОПЖТ»

  
« 19 » 03 2013 г.

**ПРОТОКОЛ**  
**СОВЕЩАНИЯ СОВЕТА ГЛАВНЫХ КОНСТРУКТОРОВ НП «ОПЖТ»**

19 марта 2013 года

г. Москва

№ \_\_\_\_\_

**Председательствовал:**  
Президент НП «ОПЖТ»  
В.А. Гапанович

**Присутствовали:**  
Список прилагается (см. Приложение 1)

**О повышении надежности и долговечности литых элементов тележек грузовых вагонов**

1. Принять к сведению информацию начальника Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД» Гончарова С.Е. о том, что ежегодно количество изломов боковых рам тележек грузовых вагонов на Российских железных дорогах растет. Так в 2006 г. допущено 7 изломов, в 2012 - 23 излома и уже за неполных три месяца 2013 года - 24 излома. за указанный период с 2006 г. по настоящее время наибольшее количество изломов допущено боковых рам следующих производителей ОАО НПК «Уралвагонзавод» - 41, ОАО "Азовэлектросталь" - 28, ПАО "Кремчугский сталелитейный завод" - 20, ООО "Промтрактор-промлит" - 12, ОАО "Алтайвагон" - 11, ООО "ПК "Бежицкий сталелитейный завод" - 7. Анализ изломов литых деталей показал, что наиболее подверженные изломам детали имеют срок эксплуатации от 2 до 5 лет. Выявлено на ПТО боковых рам тележек с трещинами и литейными дефектами в 2012 г. на Российских

железных дорогах - 11124, в целом по железнодорожным администрациям государств СНГ - более 33 тысяч.

Отметить, что за указанный период излом боковых рам усиленной конструкции не выявлено.

2. Принять к сведению информацию главных конструкторов ОАО НПК «Уралвагонзавод» Дорожкина А.В., ОАО «Алтайвагон» Ведянкина А.В., Начальник КБ по тележкам грузовых вагонов ОАО ПК «Бежицкий сталелитейный завод» Носова В.Н., заместителя главного инженера – главного металлурга ООО «Промтрактор-промлит» Загайнова А. А., директора – генерального конструктора ООО «Головное специализированное конструкторское бюро вагоностроения им. В.М. Бубнова» (ГСКБВ) Бубнова В.М. о работах проводимых по совершенствованию конструкции рам боковых и балок наддрессорных тележек тип 2 по ГОСТ 9246-2004 грузоподъемностью 23,5 тс и разработке ремонтной и эксплуатационной документации на выпускаемую продукцию в соответствии с ГОСТ 2.102-68, 2.602-95, 2.601-2006.

3. Принять к сведению информацию технического директора ООО «Объединенная вагонная компания» Щербакова Е. А. о результатах испытаний и ходе подконтрольной эксплуатации грузовых вагонов на тележках Barber S-2-R и планах их дальнейшего производства и разработке ремонтной и эксплуатационной документации на выпускаемую продукцию в соответствии с ГОСТ 2.102-68, 2.602-95, 2.601-2006.

4. Принять к сведению информацию научного руководителя НИО-2 Тольяттинского государственного университета профессора Виноградова А.Ю. по рекомендациям по сокращению изломов боковых рам тележек грузовых вагонов

5. Принять к сведению информацию председателя консультационного совета Ассоциации Американских железных дорог Амена Патрика Терренса о нормативной базе Ассоциации американских железных дорог в области изготовления, неразрушающего контроля, приемки и испытаний литых элементов тележек грузовых вагонов и опыт ее применения.

6. Принять к сведению информацию генерального директора "Испытательного центра "Транспортные средства железнодорожного транспорта" (ИЦ ТСЖТ) Дмитриева С.В.:

- о проведенных опытных поездках с проведением исследований по оценке реальной нагруженности боковых рам тележек типа 2 по ГОСТ 9246-2004;

- о полученных результатах в части определения силовых нагрузок, а именно конкретных точек их приложения;
- о превышении значений боковых и продольных нагрузок от нормативных показателей.

**Заслушав и обсудив представленные доклады и сообщения участники заседания приняли решения:**

1. Подготовить обращение в адрес руководителей холдинговых и управляющих компаний, вагоностроительных предприятий по вопросам необходимости «возрождения» школы конструкторов-вагоностроителей, в том числе через организацию специализированных групп в Высших учебных заведениях

2. Признать необходимым повышение качества разработки нормативно-технологических документов, в том числе межгосударственных, государственных стандартов, сводов правил, в том числе с использованием результатов специальных исследований и испытаний

3. Одобрить результаты работ, проведенных испытательным центром ИЦ ТСЖТ по заказу НП ОПЖТ и ОАО «РЖД» по оценке нагруженности боковых рам тележек тип 2 по ГОСТ 9246-200.

4. В целях корректировки назначенного ресурса литых деталей, главным конструкторам предприятий – разработчиков тележек грузовых вагонов тип 2 по ГОСТ 9246-2004:

- провести перерасчет конструкции боковых рам, разработанных ими тележек грузовых вагонов, с учетом результатов испытаний, проведенных ИЦ ТСЖТ;

- до 01.06.2013 г. внести в конструкторскую документацию параметры ресурса литых деталей в пересчете на календарный срок эксплуатации, с доведением их до собственников подвижного состава.

5. Обеспечить в рамках Комитетов НП ОПЖТ тесное взаимодействие разработчиков конструкторской документации, изготовителей железнодорожного подвижного состава и его компонентов, эксплуатирующих организаций (владельца инфраструктуры, перевозчика, оператора, предприятий ремонтного комплекса).

6. Отметить, что факторами, ведущими к снижению расчетного срока эксплуатации боковой рамы тележки тип 2 по ГОСТ 9246-2004 являются:



нарушение технологии изготовления литых деталей (в том числе несоответствие физико-химических и механических свойств материала), отступление от чертежных размеров по геометрии деталей, несовершенство конструкции деталей.

Главным конструкторам предприятий – разработчиков тележек грузовых вагонов по тип 2 по ГОСТ 9246-2004:

- проработать вопросы оптимизации конструкции тележек тип 2 по ГОСТ 9246 – 2004 с учетом применения комплектующих не вызывающих снижения расчетного срока эксплуатации тележки в целом и его литых деталей;

- в квартальный срок представить на согласование извещения об изменении конструкторской документации на разработанные тележки тип 2 по ГОСТ 9246-2004

- продолжить работы по совершенствованию технологии литейного производства.

7. Подготовить иллюстрационный материал, демонстрирующий отсутствие ненормативного воздействия элементов железнодорожной инфраструктуры на ходовые части и несущие конструкции железнодорожного подвижного состава.

8. Признать необходимым, дополнить нормативные документы по расчету и проектированию грузовых вагонов и их элементов параметрами сил, полученных по результатам испытаний, проведенных ИЦ ТСЖТ и воздействующих на боковую раму тележек тип 2 по ГОСТ 9246-2004 в разрабатываемый ГОСТ «Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам». Подготовить обращение в Минпромторг России по вводу в нормативную документацию на проектирование, изготовление и испытание литых деталей тележек параметров всех силовых нагрузок, с учетом полученных результатов испытаний ИЦ ТСЖТ, в том числе в нормы безопасности РСФЖТ

9. Считать целесообразным, использовать опыт американских железных дорог и применяемых на указанных дорогах стандартов М- 201; М-202; М- 203; М-210 при разработке нормативных документов по расчету и проектированию грузовых вагонов и их элементов.

10. Утвердить ежеквартальную периодичность проведения Совета Главных конструкторов НП ОПЖТ.

11. Рекомендовать ОАО "НПК "Уралвагонзавод" завершить процедуру исключения из конструкторской документации на тележку модели 18-100 чертежи на раму боковую 100.00.002 - 04.

12. Рекомендовать всем производителям литых деталей перейти на изготовление рам боковых усиленной конструкции.

Председатель Совета главных  
конструкторов НП «ОГДКТ»



В.С. Коссов

