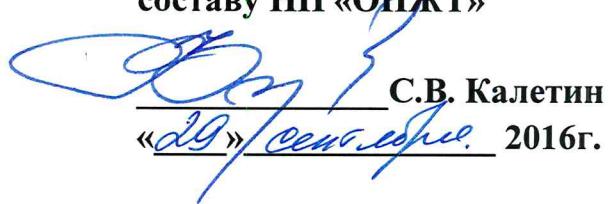




**Некоммерческое партнерство
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ»**

УТВЕРЖДАЮ
Председатель Комитета по
грузовому подвижному
составу НП «ОПЖТ»



С.В. Калетин
«09» сентябрь 2016г.

ПРОТОКОЛ
заседания Подкомитета по автотормозам
Комитета НП «ОПЖТ»
по грузовому подвижному составу

8 сентября 2016 г.

г. Москва

№ 7/16

Председатель

И.В. Назаров

Список участников совещания прилагается (Приложение № 1).

Повестка заседания:

1. Открытие заседания. Обсуждение предложений по дополнению повестки дня заседания Подкомитета. Утверждение повестки дня.
2. Рассмотрение проекта СТО ОПЖТ «Порядок обоснования безопасности и доказательства соответствия тормозного оборудования подвижного состава железнодорожного транспорта требованиям технических регламентов таможенного союза (ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011)».
3. Рассмотрение проекта ПНСТ «Система тормозная тележки грузовых вагонов. Требования безопасности и методы испытаний».
4. Разное.

По повестке заседания заслушали:

По пункту 1: Председателя Подкомитета по автотормозам И.В. Назарова.

По пункту 2: Представителя ООО «ЦТК» В.А. Азаренко.

По пункту 3: Представителя ООО «ВНИЦТТ» А.Л. Ковязина

По пункту 4: Представителя ООО «Кнорр - Бремзе Системы для Рельсового Транспорта» В.В. Крылова

Приняты решения:

По пункту 1:

1.1 Утвердить повестку дня с дополнением разделом «разное» и в соответствии с предложением главного инженера ООО «Кнорр-Бремзе Системы для Рельсового Транспорта» В.В. Крылова рассмотреть изменения к «Регламенту расследования причин отцепки грузового вагона и ведения рекламационной работы».

По пункту 2:

2.1 Принять во внимание позицию представителей компаний производителей тормозного оборудования и подвижного состава (членов подкомитета) по вопросу возможности согласования проекта СТО ОПЖТ «Порядок обоснования безопасности и доказательства соответствия тормозного оборудования подвижного состава железнодорожного транспорта требованиям технических регламентов таможенного союза (TP TC 001/2011, TP TC 002/2011)»:

2.1.1 ОАО «РИТМ» ТПТА: стандарт требует доработки, но согласовать его в текущей редакции можно;

2.1.2 ОАО "МТЗ Трансмаш": стандарт требует доработки, но согласовать его в текущей редакции можно;

2.1.3 ОАО "Транспневматика": процедуру доказательства соответствия тормозного оборудования подвижного состава железнодорожного транспорта требованиям технических регламентов таможенного союза необходимо сделать более прозрачной, но согласовать стандарт в текущей редакции можно;

2.1.4 ООО «Кнорр-Бремзе Системы для Рельсового Транспорта»: принципиальных замечаний нет;

2.1.5 ООО «ВНИЦТТ»: согласовать стандарт в текущей редакции в развитие ГОСТ «Железнодорожная техника. Правила подготовки обоснования безопасности»;

2.1.6 АО «НПК «Уралвагонзавод»: согласовывает стандарт и предлагает перевести его из категории СТО в категорию ПНСТ;

2.1.7 АО «Рославльский ВРЗ»: замечаний нет;

2.1.8 ОАО «ТРАНСМАШ»: замечаний нет;

2.1.9 ОАО "ВНИКТИ": согласовывает стандарт без замечаний;

2.1.10 ФБУ "РС ФЖТ": есть редакционные замечания к стандарту.

2.2 По результатам обсуждения приняты решения:

- членам подкомитета подготовить предложения по изменению стандарта и направить их в адрес подкомитета;

- производителям тормозного оборудования и подвижного состава железных дорог предоставить в адрес подкомитета заключение о согласовании данного стандарта. При наличии замечаний к проекту стандарта направить их в адрес подкомитета;

- разработчику стандарта отработать замечания членов подкомитета и передать измененный вариант стандарта в подкомитет для его публикации на официальном сайте НП ОПЖТ.

2.3 После внесения необходимых дополнений передать СТО ОПЖТ «Порядок обоснования безопасности и доказательства соответствия тормозного оборудования подвижного состава железнодорожного транспорта требованиям технических регламентов таможенного союза (ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011)» с положительным отзывом подкомитета в комитет по стандартизации.

2.4 Контроль за исполнением решений по п. 2.2 возложить на разработчика стандарта ООО «ЦТК».

По пункту 3:

3.1 Принять во внимание доклад представителя ООО «ВНИЦТТ» А.Л. Ковязина о рассмотрении замечаний к проекту ПИСТ «Система тормозная тележки грузовых вагонов. Требования безопасности и методы испытаний» полученных при его рассмотрении в профильных подкомитетах ПК 7 «Грузовые вагоны» и ПК 9 «Тормозные системы» Технического комитета по стандартизации ТК 45 «Железнодорожный транспорт».

3.2 Принять во внимание замечания представителя ООО «ВНИЦТТ» Д.Е. Абрамова о том, что рассматриваемый стандарт в соответствии с ГОСТ Р 1.16–2011 имеет ограниченный срок действия, а также в соответствии с Федеральным законом от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» является добровольным к применению, кроме того, в настоящее время уже получены положительные экспертные заключения профильных подкомитетов ПК 7 «Грузовые вагоны» и ПК 9 «Тормозные системы» Технического комитета по стандартизации ТК № 45 «Железнодорожный транспорт».

3.3 По результатам обсуждения замечаний к ПНСТ подкомитетом приняты следующие решения:

3.3.1 Замечание: «Не определена тара вагона, максимальная осевая нагрузка и максимальная скорость тележки, для которой предназначена данная тормозная система» - Отклонено разработчиком, обоснование: «тормозная система должна удовлетворять любой тележке, на которую распространяет действие ГОСТ 9246».

В процессе обсуждения замечания возник вопрос: «ГОСТ 9246 устанавливает требования к тормозной системе тележки, в частности к конструкции тормозной рычажной передачи и ее передаточному числу, однако многие инновационные тормозные системы тележки не соответствуют этим требованиям» - Ответ разработчика: «В настоящее время подготовлено изменение №1 к ГОСТ 9246, которое предполагает использование различных вариантов тормозных систем».

По результатам обсуждения принято решение отклонить замечание.

3.3.2 Замечание: «Не определено климатическое исполнение тормозной системы тележки. Отсутствуют проверки при предельной рабочей температуре» - Принято разработчиком, внесены изменения: «тормозная система должна соответствовать климатическому исполнению УХЛ-1. Проверки при предельных отрицательных температурах введены в раздел «Методы испытаний».

3.3.3 Замечание: «Данный документ сужает область конструирования, так как подразумевает применение только триангла и тормозного цилиндра. Если обратить внимание на зарубежные аналоги, то там применяется так называемая тормозная балка, которая конструктивно отличается от триангла и пневматический объем, который не подходит под определение тормозной цилиндр» - Принято разработчиком, в текст стандарта внесены соответствующие изменения.

3.3.4 Замечание АО «НПК «УВЗ»: «Сложилось впечатление, что в проекте описана конкретная, уже разработанная модель тележки с определёнными тормозными цилиндрами, авторегулятором, и соединительными рукавами» - После внесения изменений в стандарт замечание снято.

3.3.5 Замечание: «Стандарт должен предусматривать: 1 возможность применения дискового тормоза; 2 требования к стояночному тормозу с ручным и автоматическим приводом; 3 требования к отсутствию выпадения деталей или их невозвратных смещений при разгрузке вагонов на вагоноопрокидывателей.» - По результатам обсуждения принято решение ввести в ПНСТ ссылку на ГОСТ 32880-2014 «Тормоз стояночный

железнодорожного подвижного состава. Технические условия». Направить данные замечания разработчику для заключения о возможности внесения изменения в предстандарт.

3.3.6 Замечание ФБУ «РС ФЖТ»: «Наименование, построение и изложение элементов предстандарта не соответствуют общим требованиям согласно ГОСТ 1.5-2001 и положениям Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Например, требования безопасности устанавливаются техническими регламентами.» - Отклонено разработчиком, обоснование: «В соответствии с ГОСТ 1.5–2001 (пункт. 7.7.1) требования безопасности могут устанавливаться в отдельных стандартах».

ФБУ «РС ФЖТ» - «Возражений нет.»

3.3.7 Замечание: «Концепция данного стандарта принципиально не верна. Любая тормозная система грузовых вагонов испытывается при приемочных испытаниях, когда окончательно собран грузовой вагон, при стационарных испытаниях. При постановке модели вагона на производство проводятся также ходовые испытания, позволяющие выявить недостатки проектирования и сборки вагона.» - Отклонено разработчиком, обоснование: «В соответствии с ГОСТ 9246 тележка сдается как отдельное изделие, а не в составе вагона и приемо-сдаточные испытания для тележки делаются как для отдельного изделия в целом. Также в настоящее время не существует формальных требований к тормозному пути и тормозному нажатию, т.к. разработка соответствующих стандартов еще не завершена.»

3.3.8 Замечание: «Наименование проекта стандарта не соответствует его содержанию. Тормозная система тележки может не содержать того оборудования, которое указано в настоящем стандарте. Кроме того, в ГОСТ 9246-2013 про данную тормозную систему ничего не сказано. Предлагаем откорректировать наименование проекта стандарта, уточнив в нем тип тормозной системы тележки.» - Отклонено разработчиком, обоснование: «Согласно ГОСТ 9246-2013 в состав тележки входит тормозная рычажная передача. Изменение №1 к ГОСТ 9246-2013 подразумевает применение тормозных систем и тормозной рычажной передачи.»

Принять во внимание замечание представителя ОАО "Транспневматика" о внесении в стандарт изменений, допускающих использование тормозных цилиндров со встроенными авторегуляторами.

Разработчику внести замечание в сводку отзывов, проработать замечание на этапе апробации предварительного национального стандарта и принять решение о включении данных требований на этапе разработки национального стандарта, на основе рассматриваемого предварительного национального стандарта.

3.3.9 Замечание: «Изложить название стандарта в следующем виде: «Интегрированная тормозная система тележки грузовых вагонов» и соответственно отразить это в области применения стандарта и по тексту. Уточнить английский перевод наименования стандарта. Из названия стандарта не следует, что он распространяется на интегрированную систему торможения, то есть такую системы, в которой исполнительный орган размещается непосредственно на тележке. Это также не отражено в «Области применения стандарта». В существующей редакции стандарт можно распространить на все тележки, так как по сути рычажная передача стандартной тележки – это тоже система.»

Разработчику внести замечание в сводку отзывов, проработать замечание на этапе апробации предварительного национального стандарта и принять решение о включении данных требований на этапе разработки национального стандарта, на основе рассматриваемого предварительного национального стандарта.

3.3.10 Замечание АО «НПК «УВЗ»: «Предлагаем расширить область применения стандарта» - Замечание снято.

3.3.11 Замечание: «В разделе 1 Область применения в первом абзаце после слов «распространяется на» записать «колодочную тормозную систему с односторонне нажатием тормозных колодок», далее по тексту. Либо в стандарте предусмотреть требования к дисковому тормозу тележки грузового вагона.» По результатам обсуждения замечание было принято. В область применения включить слова о распространении только на колодочную тормозную систему.

3.3.12 Замечание: «Примечание дополнить: «...Возможна установка авторежима, воздухораспределителя, воздушного резервуара и стояночного тормоза (также встроенного в тормозной цилиндр)». Отдельными производителями на тележки устанавливаются авторежима, тем самым обеспечивая блочную конструкцию тормоза в тележке.» По результатам обсуждения принято решение попросить вагоностроительные заводы в срок до 30 сентября 2016 г. представить предложения по конструкциям возможных тормозных систем для дополнения данного перечня. Дополнение перечня будет осуществляться на этапе разработки национального стандарта, на основе рассматриваемого предварительного национального стандарта.

3.3.13 Замечание: «Примечание. После слов «...авторегулятор...» дополнить «...одностороннего действия...»» - Отклонено разработчиком, обоснование: «Указание «одностороннего действия» ограничивает применение авторегуляторов других типов и не является требованием безопасности».

3.3.14 Замечание: «Дополнить требованием: «В тормозной системе тележки должен применяться соединительный рукав, защищенный от возможных механических повреждений»» По результатам обсуждения принято решение поручить разработчику стандарта, совместно с ОАО «Транспневматика» разработать методы испытаний соединительного рукава. Включить соответствующий метод на этапе разработки национального стандарта, на основе рассматриваемого предварительного национального стандарта.

3.3.15 Замечание: «Рекомендуем дополнить раздел следующими требованиями:

- к регулировке рычажной передачи в зависимости от диаметра колес;
- к обеспечению возможности установки колодок толщиной до 70 мм;
- к стояночному тормозу (возможно, следует сослаться на ГОСТ 32880-2014);
- к вибрационным и ударным нагрузкам т.к. тормозные цилиндры и авторегуляторы никогда не устанавливались на неподпрессоренные части тележек;
- к технологии замены тормозных колодок (она должна обеспечиваться стандартным инструментом, без использования канавы и т.д.);
- к индикатору выхода штока (зазору между колодками и колесами);
- к стабильному выдерживанию зазора между колодками и колесами;
- к соединительному рукаву, кроме его плотности (п. 4.13) как отдельной единицы.

Следует также дополнить проект стандарта методами контроля в соответствии с указанными требованиями.»

Разработчику внести замечание в сводку отзывов, проработать замечание на этапе апробации предварительного стандарта и принять решение о включении данных требований на этапе разработки национального стандарта, на основе рассматриваемого предварительного национального стандарта.

3.3.16 Замечание: «Подраздел 4.3 исключить. Подраздел по сути предусматривает проведение ресурсных испытаний в течение более полугода при условии их проведения 7 дней в неделю 24 часа в сутки. При этом критерии отказов относятся к комплектующим, которые можно подтвердить испытаниями комплектующих либо расчетным методом.» По результатам обсуждения принято решение, что данный раздел стандарта нуждается в доработке.

3.3.17 Замечание АО «НПК «УВЗ»: «Исключить. Требования объединить и изложить в редакции: «падение давления в системе должно быть не более 0,01 МПа за 5 минут». Имеющаяся редакция пунктов – это требования к

составным частям, они должны быть предусмотрены техническими условиями на применяемое в составе тормозной системы тележки оборудование, и оговариваются непосредственно изготовителями приборов.» - Замечание снято.

3.3.18 Замечание: «Подразделы 4.4 и 4.5 исключить. Технические требования и методы контроля тормозных цилиндров приведена в ГОСТ 31402-2013.» - Отклонено разработчиком, обоснование: «Формулировки требований безопасности настоящего ПНСТ отличаются от требований ГОСТ 31402-2013». По результатам обсуждения направить разработчику предложение внести в стандарт формулировку: «Тормозные цилиндры и авторегуляторы должны соответствовать требованиям технических регламентов таможенного союза (ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011)».

Разработчику внести замечание в сводку отзывов, проработать замечание на этапе аprobации предварительного национального стандарта и принять решение о включении данных требований на этапе разработки национального стандарта, на основе рассматриваемого предварительного национального стандарта.

3.3.19 Замечание: «В пункте описаны испытания тормоза тележки в составе вагона. При этом конструкция кузова вагона используется как испытательное оборудование. Отсутствуют требования к конструкции кузова вагона.» - Отклонено разработчиком, обоснование: «Показатели вагона не являются требованием безопасности тормозной системы тележки».

3.3.20 Замечание: «Каким документом установлен норматив на появление мыльных пузырей в течение 15 секунд» - Ответ разработчика: «Это требование устанавливается данным стандартом»

3.4 По результатам обсуждения стандарта приняты решения:

3.4.1 Поручить разработчику дополнить сводку отзывов, полученными по результатам совещания, замечаниями и предложениями. При необходимости внести соответствующие изменения в проект ПНСТ.

3.4.2 Производителям тормозного оборудования и подвижного состава дать предложения по дополнению стандарта на этапе его пересмотра в качестве национального стандарта, в части комплектации тормозной системы тележки и предоставить эти данные в подкомитет.

По пункту 4:

4.1 Принять во внимание сообщение представителя ООО «Кнорр - Бремзе Системы для Рельсового Транспорта» В.В. Крылова о предлагаемых изменениях в «Регламент расследования причин отцепки грузового вагона и ведения рекламационной работы».

4.2 Принять во внимание предложение представителя ЦДИ ОАО «РЖД»

И.В. Жукова упростить и унифицировать порядок определения неисправностей.

4.3 По результатам обсуждения было принято решение направить представленный материал для рассмотрения в Подкомитет по эксплуатации Комитета НП «ОПЖТ» по грузовому подвижному составу.

4.4 Просить членов подкомитета (производителей тормозного оборудования) дать рекомендации об изменении и дополнении раздела 3 «Регламента расследования причин отцепки грузового вагона и ведения рекламационной работы».

Председатель



И.В. Назаров

Приложение №1

к протоколу № 7/16
от 08.09.2016

**Список участников
Подкомитета по автотормозам
Комитета по грузовому подвижному составу
НП «ОПЖТ»
на 8 сентября 2016 года**

№№	Наименование юридического лица	ФИО	Должность
1	Акционерное общество Научно – исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ)	Назаров Игорь Викторович	Заместитель заведующего лабораторией отделения «А»
		Тулузин Сергей Викторович	Инженер I категории
2	Открытое акционерное общество "МТЗ Трансмаш"	Соколов Андрей Борисович	Главный конструктор пневматического оборудования тормозных систем
		Борисов Никита Максимович	Руководитель группы
3	ФГБОУ ВО Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)	Карпышев Владимир Александрович	д.т.н., заведующий кафедрой "Машиноведение, проектирование, стандартизация и сертификация" МИИТ
4	ОАО "Транспневматика"	Старостин Сергей Сергеевич	Заместитель главного конструктора
5	ОАО «РИТМ» Тверское производство тормозной аппаратуры	Белашевич Андрей Алеандрович	Заместитель исполнительного директора по новой технике
6	ООО «Кнорр - Бремзе Системы для Рельсового Транспорта»	Крылов Владимир Владимирович	Главный инженер
7	ООО «ЦТК»	Азаренко Валентин Алексеевич	Эксперт
		Хацкилевич Александр Аркадьевич	Начальник отдела
8	ООО "Железнодорожные технологии"	Воля Геннадий Викторович	Ведущий специалист ВЭД КТЗ ДЖЛиВ
9	АО «СГ-транс»	Киреев Максим Аркадьевич	Заместитель начальника Департамента производственной инфраструктуры

10	ООО «ВНИЦТТ»	Ковязин Александр Леонидович	Руководитель отдела проектирования тормозных систем
		Абрамов Денис Евгеньевич	Руководитель отдела стандартизации
11	АО "Первая Грузовая Компания"	Шурмаков Андрей Александрович	Главный специалист отдела технической политики и инноваций Департамента производственной инфраструктуры и технической политики
12	ООО "СТАН"	Зуев Валерий Васильевич	Заместитель технического директора
		Самойлов Михаил Сергеевич	Начальник Управления продаж
13	ОАО «НИИАС»	Черный Василий Иванович	Руководитель испытательного центра ИЦ СЖА ОАО «НИИАС»
14	ЦДИ ОАО «РЖД»	Жуков Иван Владимирович	Ведущий инженер
15	ОАО «ТРАНСМАШ»	Буинцева Галина Васильевна	Руководитель группы пневматиков
16	ООО «ИЦПВК»	Брель Иван Константинович	Главный специалист отдела инспекторского контроля
17	АО «Рославльский ВРЗ»	Кармалов Виктор Николаевич	Главный инженер
18	АО «ФГК»	Климаков Константин Владимирович	Заместитель начальника Департамента эксплуатации подвижного состава
19	Закрытое Акционерное Общество Научная Организация "Тверской Институт Вагоностроения" (ЗАО НО "ТИВ")	Козин Вадим Александрович	Должность: инженер 1-ой категории лаборатории "Исследование ходовых частей и тормоза вагонов"
20	АО «НПК «Уралвагонзавод»	Семенов Евгений Юрьевич	Начальник управления
21	АО «ВРК-3»	Хвостов Андрей Владимирович	Начальник технического отдела
22	ОАО "ВНИКТИ"	Хохулин Алексей Михайлович	Ведущий инженер
23	ФБУ "РС ФЖТ"	Христюшин Александр Владимирович	Главный специалист отдела сертификации вагонов
24	IMARs	Шуба Александра Леонидовна	Корреспондент