

---

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

---



НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
СТАНДАРТ  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р  
55498—  
2013

---

**ЦЕНТРЫ КОЛЕСНЫЕ КАТАНЫЕ ДЛЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО  
СОСТАВА**

НИФСИТР ЦСМ при МЭ КР

**РАБОЧИЙ  
ЭКЗЕМПЛЯР**

Технические условия

ISO 1005-4:1986 (NEQ)

Издание официальное



Москва  
Стандартинформ  
2014

## Предисловие

1 РАЗРАБОТАН открытым акционерным обществом «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ОАО «ВНИИЖТ»), открытым акционерным обществом «Уральский институт металлов» (ОАО «УИМ»)

2 ВНЕСЕН Техническими комитетами по стандартизации ТК 45 «Железнодорожный транспорт» и ТК 367 «Чугун, прокат и металлоизделия»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 29 июля 2013 г. № 448-ст

4 Настоящий стандарт разработан с учетом основных нормативных положений международного стандарта ИСО 1005-4:1986 «Подвижной состав железных дорог – Часть 4: Катаные или кованые колесные центры для колес с бандажами в сборе подвижного состава – Требования к качеству» (*ISO 1005-4:1986 «Railway rolling stock material – Part 4: Rolled or forged wheel centres for tyred wheels for tractive and trailing stock – quality requirements»*)

Степень соответствия – неэквивалентная (NEQ)

## 5 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

*Правила применения настоящего стандарта установлены в ГОСТ Р 1.0 - 2012 (раздел 8). Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок - в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования – на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (gost.ru).*

© Стандартиформ, 2014

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

## Введение

Наиболее распространенной причиной отказов литых колесных центров в эксплуатации является их повышенная склонность к трещинообразованию, что существенно снижает безопасность железнодорожного движения. Преждевременное изъятие колесных пар из эксплуатации по этой причине приводит к дополнительным затратам на простой и техническое обслуживание локомотивного парка. Возникновение трещин в литых центрах связано с наличием в них различного рода литейных дефектов, обусловленных технологией изготовления и являющихся концентраторами напряжений.

Повышение надежности и снижение стоимости жизненного цикла колесных центров достигается за счет применения на локомотивах катаных центров, имеющих более высокое металлургическое качество стали и однородную структуру. Применение технологии прокатки центров взамен отливки позволяет снизить себестоимость их изготовления. Кроме этого, изготовление катаных центров из среднеуглеродистой стали повышенной прочности позволяет уменьшить их конструкционную массу и неподрессоренную массу локомотива в целом.

В настоящее время по техническим условиям изготавливаются катаные центры для электровозов серий ЭП2К, 2ЭС6, 2ЭС10 и тепловозов серий 2ТЭ10, 2ТЭ116. Положительный опыт эксплуатации подтверждает перспективность и целесообразность перевода на катаные центры основного локомотивного парка. Однако дальнейшая разработка и внедрение катаных центров затруднены отсутствием единых технических требований к ним на национальном уровне.

Настоящий стандарт устанавливает единые технические требования к центрам колесным катаным и способствует повышению надежности и безопасности эксплуатации колесных пар локомотивов.

