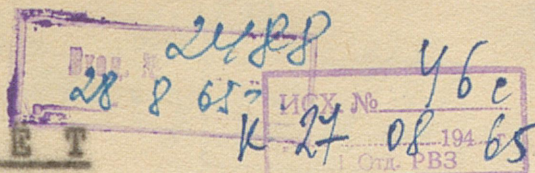


О Т Ч Е Т



О командировке на заводы ВНР.

Тема У1-В-3201 (1/52)

Венгерская Народная республика.

СНЕДЗЕ В.В. - директор завода.

ВАСИЛЬЕВ Ю.Д. - зам.гл.инженера завода.

Рижский вагоностроительный завод.

Срок командировки - 10 дней:

выезд 28 июля 1965 г. возвращение 7 августа 1965 г.

В г. Дьёр ознакомились с производством вагонов на Венгерском вагоно - и машиностроительном заводе; в г. Будапеште ознакомились с производством дизельпоездов на заводе Ганц-Маваг.

Во время пребывания на заводах встречались и беседовали:

в г. Дьёр - с генеральным директором тов. ГОРБАТ Эде, техническим директором ЦЗЕШЕР Бело, главным конструктором БАРТОШ Ласло, с конструкторами, технологами и работниками цехов;

в г. Будапеште - с генеральным директором ЧЕРЮ Янош, техническим директором ВАРАДИ Янош, секретарем парткома РАХБАТ Ласло, конструкторами и технологами.

В соответствии с рабочей программой на заводах были рассмотрены чертежи двух систем центрального подвешивания: гидропневматическая с применением цилиндров и пневматическая с применением резиновых баллонов и резервуаров.

По обеим системам изготовлены опытные тележки, которые проходят испытания. Предварительные испытания на скоростях до 120 км/час. показали положительные результаты по плавности хода.

Однако обслуживание системы с гидропневматическим подвешиванием встречает затруднения при эксплуатации в зимнее время при низких температурах.

ВХ. № 560
15.12.1965
1 Отд. РВЗ

- 2 -

2488
28.8.65
ИСХ. № 460
2-08.194
1 Отд. РВЗ

24

Для определения плавности хода и динамиче-
ского движения вагона на Дьёрском заводе применяется вагон- лабора-
тория с записывающей аппаратурой. На заводе Ганц-Маваг
для определения критической скорости, периода собствен-
ных колебаний подвешивания, времени затухания и др. при-
меняется пневматический стенд переносной конструкции.
Стенд позволяет имитировать частоту возбуждающих сил,
воспроизводить боковые и продольные качки, галопирование.
Регулирование и управление стендом осуществляется автома-
тически в широких пределах.

Для записи плавности хода на дорогах применяется
электронный прибор, который показывает плавность хода
вагона на всем или определенном отрезке пути и записывает
на осциллограмму ее величину.

Для сравнительных испытаний применяется эталонный
датчик колебаний, установленный на буксе, который позво-
ляет учитывать состояние пути и вносить коррективы.

ОКРАСКА ВАГОНОВ.

Подготовка листового материала под окраску начина-
ется в заготовительном цехе, где все листы обрабатываются
в специальной дробеструйной камере.

После сборки, сварки и правки кузова вагона обезжи-
ривается раствором, состоящим из смеси уайт-спирита и
тетрахлорэтилена вручную щетками. Грунтовка и окраска ку-
зова выполняется установками Беде и Греко. Преимущества
установки Греко состоит в том, что она проста по конструк-
ции, главный ее механизм — плунжерный насос, приводимый в
движение сжатым воздухом от общей сети цеха; производи-
тельность установки в 2-3 раза выше, чем установки Беде;
в установке Греко краска применяется без подогрева. Осо-
бенностью насосов и пистолетов установок Беде и Греко
является то, что их детали выполнены из металлов большой
твердости, шланги сделаны из тефлона.

Вх. № 56e
к 15 12 19 65
1 Отд. РВЗ

- 3 -

2488
28 8 65, к
Исп. № 46c
27 08 194 65
1 Отд. РВЗ

№ 25

Дополнительно на заводе в г. Дьёр ознакомились с технической характеристикой системы для кондиционирования воздуха, английской фирмы Стоун. Производство этой системы по английской лицензии освоено на заводе.

Производительность системы 21000 к.кал/час, модернизированной системы - 27000 к.кал/час.

Для устранения волнистости боковых и торцевых стен кузова после сварки применяется газошламенная правка.

На заводе Ганц-Маваг ознакомились с технологией изготовления гипоидных конических зубчатых передач без операции шлифования.

Выше приведенные конструктивные, технологические и исследовательские вопросы представляют интерес для отечественного вагоностроения.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ.

1. Для определения плавности хода и динамических характеристик целесообразно получить техническую документацию и построить испытательный стенд с контроль-записывающей аппаратурой, разработанной заводом Ганц-Маваг.
2. Приобрести для РВЗ пять установок для безвоздушной окраски вагонов фирмы Греко.
3. Частично применить метод газошламенного нагрева и правки кузова.
4. Проработать вопрос возможности применения для дизель-поездов РВЗ установки для кондиционирования воздуха системы Стоун.
5. Проработать вопрос применения технологии термической обработки шестерен без последующей шлифовки зубьев.

ВХ № 560
к 15 19 65
1 Отд. ВЗ

2488
28 8 657

24
26

- 4 -

ИСУ № 460
к 24 19 65
1 Отд. ВЗ

6. Рассмотреть совместно с И, ТЭ и ТрМ и МПС вопросы о совместной разработке конструкции перспективного дизельпоезда силами заводов РВЗ, Ганц-Маваг и вагоностроительного в г. Дьер.
7. Организовать постоянный обмен технической информацией между заводами РВЗ, Ганц-Маваг и вагоностроительным в г. Дьер.

Примечание: техническая документация по затронутым вопросам запрошена у венгерской стороны.

ВЗСМТ

Венна
25.8.65