Так в первом докладе было отмечено, что тележки современных локомотивов, несмотря на значительные усилия конструкторов, технологов и исследователей обладают существенным недостатком заключающимися в том, что при преодолении кривых участков пути колесные пары не могут быть расположены по радиусу относительно центра ее кривизны, что приводит к повышенному износу гребней колес. По результатам проведенного анализа литературных и патентных источников авторами разработана перспективная конструкция бесчелюстной трёхосной тележки тепловоза, которая признана изобретением(**RU2655972**). В докладе дано подробное описание предложенной конструкции и рассмотрены методы расчета на прочность устройства обеспечивающего радиальную установку колесных пар тележки. Результаты расчета показали на работоспособность конструкции и позволили рекомендовать ее к использованию при разработке новых типов локомотивов.

      Во втором же докладе была представлена информация о том, что анализ конструкций рессорного подвешивания современных локомотивов показал на широкое использование винтовых цилиндрических пружин совместно с автономными гасителями колебаний. Подобная компоновка приводит к усложнению и удорожанию подвески и не обладает достаточной надежностью. В тоже время при обзоре патентной и технической литературы выявлено значительное количество конструкций пружин совмещающих свойства гасителя колебаний использование которых, по разным причинам, не возможно. Авторами предложна конструкция перспективной пружины (**патент РУз UZ IDP 05219**) совмещающей свойства гасителя колебаний и проведено исследование по обоснованию ее конструктивных параметров, позволяющее повысить надежность пружины. Предлагаемая конструкция способна, при модернизацией ею систем рессорного подвешивания транспортных средств, обеспечить эффективное демпфирование колебаний экипажа без автономных гасителей колебаний, что позволит получить значительный экономический эффект.

    Результаты расчетов предложенных выше описанных конструкций указывают на их работоспособность и эффективность и поэтому они   рекомендуются научным и производственным структурам проектирующим, изготавливающим и модернизирующим различные по назначению локомотивы для возможного внедрения разработок в практику.