

ПРОФИЛЬ

ВЕСТИ

2006

БЕЗОПАСНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ЗАЛОГ «ЕДИНОЙ КОЛЕИ»



Балтийский испытательный центр. История. Опыт. Проблемы

Рижский филиал научно-исследовательского института вагоностроения был создан в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 13 июля 1961 года № 623 «О дальнейшем совершенствовании конструкций грузовых и пассажирских вагонов, выпускаемых отечественной промышленностью» и начал функционировать с апреля 1962 г. За почти 40-летнюю историю активной деятельности институтом проводились работы по созданию и совершенствованию конструкций электропоездов ЭР2Р, ЭР9, ЭР12, ЭР24 для отечественных железных дорог, электропоездов ЭР25 и ЭР31 для железных дорог Болгарии и Югославии (испытания электропоезда ЭР31 для Югославии проводились по программам, гармонизированным с требованиями UIC), высокоскоростного электропоезда ЭР200, дизель-поездов ДР1 и ДР1А, трамвайных вагонов РВ3-6М2 и РВ3-7, проводились испытания на усталость соединительных балок восьмиосных вагонов, рам трехосной тележки шестиосных вагонов, рам и боковин грузовых тележек с повышенной нагрузкой от оси колесной пары на рельсы, деталей сельскохозяйственных машин.

Сотрудники РФ ВНИИВ разрабатывали сами и участвовали в разработке и внедрении методических и нормативных документов, ГОСТов, ОСТов в области

SIA «Baltijas Testšanas Centrs» (ООО «Балтийский испытательный центр») создан в 2001 году на базе Латвийского государственного научно-исследовательского института вагоностроения, до 25.09.1991 г. являвшегося Рижским филиалом Всесоюзного научно-исследовательского института вагоностроения. Об истории развития испытательного центра и его проблемах рассказывает его исполнительный директор Вучетич Виталий Игоревич.



тификата. Аккредитация органа сертификации ВТС признается во всех странах Евросоюза, США.

Продление сроков службы подвижного состава: проведение обследования технического состояния с целью определения возможности продления срока полезного использования грузовых и рефрижераторных вагонов для стран СНГ и Балтии, а также вагонов электро-, дизель-поездов, тепловозов, пассажирских вагонов для стран Балтии. Для проведения работ по обследованию технического состояния разрабатывались программы и методики. Разработанные программы и методики были представлены Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных админист-

рации – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики и на заседании 10-11.07.02 были разрешены к применению.

Независимая оценка стоимости железнодорожного подвижного состава, находящегося в эксплуатации: по заказу кредитных организаций ВТС начал работы по проведению оценки технического состояния и стоимости подвижного состава.

Проблемы

Проблем, как говорится, хватает, из них можно выделить несколько основных. Самая острая, на наш взгляд, это дефицит кадров, ведь для подготовки из выпускника вуза испытателя необходимо около 5 лет работы. А в Латвии всего за последние 10–15 лет выпущено инженеров-железнодорожников и механиков несколько десятков человек. И таких специалистов не хватает. Также, сказывается недостаточная востребованность опыта работы, квалификации кадров, стендового оборудования ВТС и возможностей ВТС как органа сертификации,



прочности и вибрации вагонов, написанные ими труды опубликованы не только в республиках СССР, но и в Германии, Югославии, Польше, Венгрии.

После обретения независимости Латвийской республикой для РФ ВНИИВ наступили тяжелые времена, 25.09.1991 г. он был преобразован в Латвийский государственный научно-исследовательский институт вагоностроения. К 1999 году из-за отсутствия заказов ЛатГОСНИИВ практически прекратил свое существование, большинство сотрудников ушли в поисках лучшей доли, кто в торговлю, кто в вагоноремонтные предприятия. Уникальное испытательное оборудование начали потихоньку растаскивать и продавать на металлолом.

В том же году институт передали в Латвийское агентство приватизации (ЛАП) под процедуру ликвидации. В 2000 году группа единомышленников, бывших сотрудников ЛатГОСНИИВ, решила взять дело в свои руки, чтобы не дать пропасть родному институту. Начались переговоры с ЛАП, параллельно начали процедуру аккредитации в качестве испытательного центра в Системе сертификации на федеральном транспорте. 25 июля 2001 года началась новая история РФ ВНИИВ – было создано общество с ограниченной ответственностью Балтийский испытательный центр (ВТС).

Решением МПС России № А/85/29 от 18 ноября 2002 года ВТС был аккредитован в качестве технически компетентного и независимого испытательного центра в Системе сертификации на федеральном железнодорожном транспорте МПС РФ (ССФЖТ) с широкой областью аккредитации. Решением Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии ВТС выдано свидетельство на право выполнения работ по экспертному обследованию и техническому диагностированию грузовых вагонов с целью определения остаточного ресурса и выдачи решения о возможности продления срока службы.

В 2003 году Латвийским бюро аккредитации (ЛАТАК) аккредитован Орган сертификации железнодорожных технических средств ВТС по стандарту LVS EN 45011:1998. В 2005 году ЛАТАК аккредитует Орган сертификации железнодорожных технических средств ВТС на право проведения процедуры переоценки соответствия (директива Евросоюза 99/36/ЕС) вагонов-цистерн требованиям RID-СМГС, в том же году Еврокомиссия нотифицировала ВТС и присвоила № 1696. ВТС зарегистрирован Регистром предприятий Латвийской Республики как экспертная организация по оценке стоимости железнодорожных транспортных средств.

Итак, что же такое ВТС сегодня?

Это дружный коллектив в тридцать человек, специалистов высочайшей квалификации; механиков, прибористов, электронщиков. Это оборот около 300 тыс. долларов США за 2005 год. Это сохраненное, восстановленное, приобретенное и созданное своими силами новое испытательное оборудование, такое, как: два стенда 2СО для проведения испытаний на усталость отдельных узлов и конструкций, позволяющие развить нагрузку до 200 т, специализированный стенд для испытаний осей колесных пар, стенд для испытаний кузовов вагонов любых типов на продольные и вертикальные нагрузки, виброустановка для определения собственных изгибных частот колебаний кузовов вагонов, два стенда для испытаний пружин, весы для поколесного взвешивания вагонов (с точностью до 1 кг).

Приобретена современная регистрирующая и обрабатывающая аппаратура фирмы Hottinger Baldwin Messtechnik, новые портативные приборы: ультразвуковые толщиномеры и дефектоскоп, уни-

кальный шумомер, прибор для экспресс-анализа материалов и т.д.

Основные виды деятельности

Испытательный центр в ССФЖТ: проведение для целей сертификации стендовых статических испытаний кузовов вагонов любых типов, динамических, вибрационных, тягово-энергетических, тормозных испытаний и на плавность хода вагонов в целом, стендовые испытания на усталостную прочность металлоконструкций и элементов верхнего строения пути. Область аккредитации включает в себя около двухсот видов испытаний.

Орган сертификации железнодорожных технических средств ВТС: сертификация объектов подвижного состава, его составных частей. Область аккредитации включает в себя сертификацию моторвагонного подвижного состава, грузовых и пассажирских вагонов, локомотивов и трамваев, а также проведение процедуры переоценки соответствия цистерн, бывших в употреблении, для перевозки опасных грузов требованиям RID-СМГС с выдачей сер-



аккредитованного по европейским стандартам, а также нотифицированного органа по переоценке транспортируемых сосудов под давлением. Объясняется это, возможно, разобщенностью научно-исследовательских организаций в области железнодорожного подвижного состава, некогда связанных единой законодательной и нормативной базой, необоснованной культивацией конкуренции в области оценки безопасности. Если взять в целом пространство бывшего СССР, то испытательных центров практически не добавилось, их оснащенность и кадровый состав также практически не изменились, а используются не все возможности. Российские предприятия для решения своих задач, могли бы больше привлекать Балтийский испытательный центр как организацию с многолетним опытом совместной работы, расположенную и аккредитованную в Евросоюзе.