

РУКОВОДСТВО

ПО ВНЕДРЕНИЮ

ЕВРОПЕЙСКОЙ ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР (EWT) ДЛЯ ОСЕЙ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

*Объединенная секторальная группа для Целевой группы ERA по
техническому обслуживанию вагонов / осей*

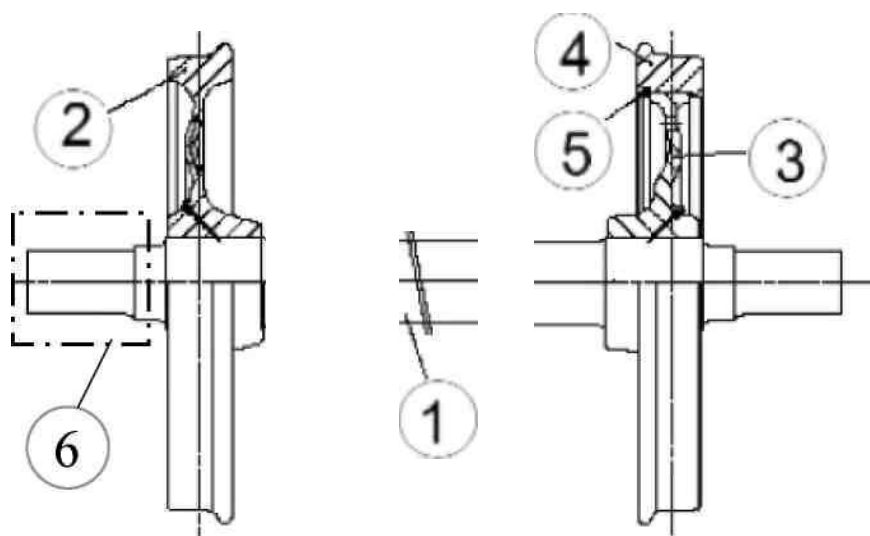


Оглавление

1	Определения	3
2	Причины для EWT	4
3	Цели EWT	5
4	Таймфреймы (сроки)	5
5	Граничные условия	6
6	Задачи совместных органов EWT	6
7	Задачи хранителя	8
8	Задачи мастерской	8
9	Данные, которые необходимо собрать	9
9.1	Колесная пара в целом	9
9.2	Ось колесной пары	10
9.3	Колеса	11
9.4	Подшипники	12
9.5	Обслуживание средних и тяжелых колесных пар	13
9.6	Транспортное средство, в которое встроена колесная пара	13
9.7	Неровности	14
10	Меры, вытекающие из отсутствия прослеживаемости	15

Брюссель, 26.07.2010

1 Определения



Определения:

- 1 ось
- 2 цельнокатанное колесо
- 3 центр колеса
- 4 шина (если)
- 5 стопорное кольцо (если)
- 6 букса с подшипником

ECCM	Европейские общие критерии технического обслуживания (осей колесных пар)
EWT	Отслеживаемость европейских колесных пар
ECM	Организация, отвечающая за техническое обслуживание
GCU	Генеральный договор пользования (CUU, AVV)
NDT	Неразрушающий контроль
NSA	Национальное управление безопасности

2 Причины для EWT

Европейские владельцы вагонов на протяжении многих десятилетий разрабатывали систему технического обслуживания, обеспечивающую безопасность, которая позволила стать самым безопасным наземным грузовым транспортом.

Однако после трагической аварии в Виареджио,

- Европейское железнодорожное агентство
- Европейские НСБ и
- Объединенный железнодорожный грузовой сектор (CER, ERFA, UIP, UIRR, UNIFE).

согласились исследовать в рамках Целевой группы ERA возможности европейского подхода к согласованным критериям и немедленным и среднесрочным мерам, обеспечивающим даже более высокий уровень безопасности на железных дорогах надлежащим образом.

Совместная секторальная программа, разработанная Целевой группой ERA, была полностью принята в Виареджио в декабре 2009 года. Европейская программа действий состоит из:

- Визуальный осмотр европейских колёсных пар/осей (согласно EVIC)
- более глубокое исследование образцов колесных пар из определенных областей деятельности
- **Общеввропейское внедрение систематической прослеживаемости технического обслуживания колесных пар (EWT)**

Программа «Совместный сектор» была одобрена всеми органами ЕС и НГБ. Теперь Сектор должен выполнить то, что было решено. Реализация программы (здесь, в частности, EWT) осуществляется как самообязательство в компаниях Ассоциации Сектора во исполнение ответственности Сектора за безопасность. Юридических обязательств не существует, но существует четкое обязательство Сектора перед европейскими и национальными властями по реализации Программы действий. Европейская прослеживаемость колесных пар будет интегрирована в обновленную версию стандарта EN 15313.

Европейским NSA предлагается провести аудит выполнения принятых мер.

3 Цели EWT

Для дальнейшего улучшения и гармонизации прослеживаемости, а также для сокращения времени анализа в случае инцидентов сектор будет собирать данные, перечисленные в этом документе.

Цель EWT состоит в том, чтобы:

- √ отслеживать колесные пары в случае инцидентов и снижать риск дальнейших инцидентов по аналогичным причинам.
- √ проследить в случае инцидентов условия эксплуатации колесной пары в прошлом, а также ее основной элемент - ось.
- √ отследить примененный режим технического обслуживания и какие неразрушающие испытания были проведены на колесной паре.

В случае обнаружения дефектов колесных пар хранитель может выбрать соответствующие колесные пары с помощью EWT. Это позволяет хранителям и NSA принимать соответствующие меры.

4 Сроки

Начиная с августа 2010 года сектор начнет собирать данные, перечисленные ниже:

- √ Данные группы «а» должны быть собраны при первом поступлении колесной пары в подходящую мастерскую («подходящая» мастерская будет определена ЕСМ) и самое позднее на следующем уровне технического обслуживания по перепрофилированию.
- √ Данные группы «b» должны быть собраны не позднее, чем при следующем техническом обслуживании колесной пары с капитальным ремонтом подшипника.
- √ Данные группы «с» должны быть собраны не позднее, чем при очередной посадке и снятии колесной пары с вагона.
- √ Для данных групп «а» и «б», которые не удалось определить, необходимо поставить отметку «нет в наличии».

Меры, которые необходимо принять в этом случае: в соответствии с принятой ЕССМ (см. главу 10; далее в соответствии с EN 15313).

Сбор данных по каждой колесной паре должен быть завершен не позднее, чем при следующем техническом обслуживании с капитальным ремонтом подшипника.

Для новых колесных пар сбор всех групп данных а, b, с должен начинаться **с августа 2010 г.** и до того, как колесная пара будет введена в эксплуатацию.

Данные должны быть записаны в фильтруемую электронную систему **не позднее 01.01.2012.**



5 Граничные условия

- I. Собранные динамические данные технического обслуживания категории «I» колесной пары должны храниться как минимум до следующей операции технического обслуживания соответствующего компонента (например, капитальный ремонт подшипника за капитальным ремонтом подшипника).
- II. Данные категории «II» должны храниться в течение всего срока службы соответствующего компонента.
- III. Данные категории «III» должны храниться в течение всего срока службы колесной пары.

Текущий хранитель несет ответственность за получение данных от предыдущего хранителя или производителя, а также за хранение и обновление данных до смены хранителя в соответствии с категориями.

Существующие данные колесной пары должны быть переданы новому хранителю в случае смены хранителя.

EWT не заменяет существующие правила обслуживания. Данные, перечисленные в EWT, представляют собой минимум данных, которые должны быть записаны. Организация, отвечающая за техническое обслуживание (ЕСМ), решает, необходимо ли записывать дополнительные данные.

6 Задачи совместных органов EWT

Объединенный орган EWT состоит из членов, назначенных железнодорожными ассоциациями UIP, CER и ERFA от каждой европейской страны (см. таблицу), и отвечает за вопросы, касающиеся EWT в соответствующем государстве-члене ЕС (плюс Швейцария).

Совместный орган EWT будет:

- организовать перевод EWT на национальный язык
- выдать хранителям переведенные документы EWT
- управлять всей информацией всех заинтересованных сторон (мастерские, хранители,...).

ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТЬ ЕВРОПЕЙСКИХ КОЛЕСНЫХ ПАР (EWT) РУКОВОДСТВО ПО РЕАЛИЗАЦИИ

Версия 1.5

Совместные органы EWT по странам:

Страна	Язык	UIP / Rivière	CER / Müller	ERFA / Heiming
Франция	FR	Дэвид Тиллер AFWP dtillier@ermewa.fr	Лафайет SNCF bernard.lafaix@sncf.fr evic.france@sncf.fr	
Швейцария	DE, FR, IT	Ольга Вишневская VAP tech@cargorail.ch	Бернет SBB thomas.bernet@sbbcargo.com evic.ch@sbb.ch	Доктор Йоханнес Николин AAE johannes.nicolin@aae.ch
Германия	DE	Юрген Тючер VPI tuscher@vpihamburg.de evic.germany@vpihamburg.de	Манфред Бергманн DB manfred.bergmann@dbschenker.eu	Малликат VDV mallikat@vdv.de
Италия	IT	Мауро Пачелла ASSOFERR Mauro.pacella@assoferr.it evic.italy@assoferr.it	Пол Фузарполи TI p.fusarpoli@trenitalia.it	г-жа Мария Франческа Ricchiuto ricchiuto@asstra.it
Нидерланды	NL	Дон ван Ризель NYPG@trimodal-europe.nl	Пол Клыус DB SR NL paul.clews@dbschenker.com	
Польша	POL		Кшиштоф Бушка PKP k.buszka@pkp-cargo.pl Мирослав Щелина RailPolska miroslaw.szczelina@railpolska.pl	Др. Иренеуш Гойски IGTL igojski@aster.pl 0048.601.387.516
Австрия	DE	Гюнтер Хайндл VPI office@vpirail.at evic.austria@vpirail.at	Андреас Шахнер ÖBB andreas.schachner@oebb.at	
Бельгия	FR, NL	Винсент Бургуа vincent.bourgois@trw.be	Менхаут SNCB etienne.maenhout@b-rail.be evic.belgium@b-rail.be	Моника Хейминг monika.heiming@erfa.be
Венгрия	HON	Чито Дьёзо nagy@pultrans.hu evic.ungary@pultrans.hu	Миклош Кремер MAV kremerm@mav.hu Михай Дротос MAV Cargo drotosm@mavcargo.hu	
Люксембург	FR, DE		Стив Фридген steve.friedgen@cflcargo.lu	
Великобритания	EN	Джеффри Пратт geoffrey.pratt@btconnect.com	Пол Антклифф paul.antcliff@dbschenker.com	Лорд Тони Беркли tony@rfg.org.uk
Ирландия	EN		Дэмиен Ламберт IrishRail damien.lambert@irishrail.ie	Лорд Тони Беркли tony@rfg.org.uk
Чешская Республика	CZ	Мартин Тейл sekretariat@sdruzeni-spv.cz	Мартин Тейл sekretariat@sdruzeni-spv.cz	
Словацкая Республика		Ярослав Микланек zvkv@zelos.sk	Роман Скленарь Sklenar.Roman@zscargo.sk	
Латвия	LAT		Дайнис Званер LDz dainis.zvaners@ldz.lv	
Литва	LIT		Кястутис Ракаускас k.rakauskas@litrail.lt	Эдита Герасимовиене e.gerasimoviene@transachema.lt
Румыния	ROM	Нуку Морар nmorar@ermewa.ro	Джордж Аврам gheorghe.avram@irsgroup.eu	Джордж Аврам gheorghe.avram@irsgroup.eu
Испания	E	Альфонсо Иниго Alfonso.Ynigo@transfesa.com	Хавьер Фернандес-Пелло jfpello@renfe.es Игнасио Эрнандес Валлонрат ignaciohv@renfe.es	
Швеция	SWE	Стаффан Риттгард info@privatvagnar.com		(Стефан Астрём Stephan.astrom@hectorrail.com)
Словения	SLO		Виктор Синковец viktor.sinkovec@slo-zeleznice.si	
Португалия	POR		Пауло Хорхе де Оливейра pjoliveira@cpccarga.pt	
Дания	DK		Бенни Спангсборг Benny.Spangsborg@...	

Ссылка является англоязычной версией. Все документы (на английском языке и переведенные) также будут официально опубликованы на **веб-сайте xxx** (будет определено Объединенной секторной группой).

Совместный орган EWT в каждой стране предоставляет документ EWT на национальном языке.

Совместный орган EWT в каждой стране выдает документ EWT хранителям стран (и, для информации, RU).

Хранители (заказывающие EWT в мастерских) передают документы в мастерские-исполнители.

Исполнительная мастерская добавляет необходимые национальные и местные рабочие правила, а также все вспомогательные дальнейшие инструкции к документам EWT на/для применения на уровне семинара.

7 Задачи хранителя

Хранитель несет ответственность за сбор, обновление и хранение данных из мастерских с **августа 2010 г. и далее.**

С 01.01.2012 г. хранитель должен хранить данные в фильтруемой электронной системе.

Владельцы должны **поручить выполнение EWT контрактным мастерским.**

Хранитель должен взять на себя расходы по выполнению EWT.

В случае замены по GCU мастерская-исполнитель должна отправить **«Форму Н_R»** по GCU с указанием номера вагона и номера колесной пары заменяемой колесной пары.

8 Задачи мастерской

Мастерская должна собрать данные.

Мастерская должна передать собранные данные хранителю.

Любая мастерская (легкое или тяжелое техническое обслуживание), выполняющая замену колесных пар, должна собрать данные группы «с» и предоставить их хранителю.

Если мастерская представляет собой мастерскую по тяжелому техническому обслуживанию, которая выполняет капитальный ремонт/техническое обслуживание колесной пары, дополнительно необходимо собрать данные группы «а» и группы «б» и предоставить их хранителю.

9 Данные, которые необходимо собрать

9.1 Колесная пара в целом

№	Сроки	Обозначение	Примечание	Категория
1	a	Номер колесной пары		III
2	a	Тип конструкции колесной пары или альтернативное обозначение		III
3	a	Предыдущий хранитель (и) (ЕСМ)	если применимо (если хранитель измененный) Данные должны храниться с момента последней смены хранителя. Примечание: Текущий хранитель колесной пары является хранителем вагона (см. номер 38)	III
4	a	Номер сертификата и нотифицированный орган из декларации соответствия ЕС (колесные пары, соответствующие требованиям TSI) Номер омологации и уполномоченный или сертифицирующий орган (другие колесные пары)	если есть если есть	III
5	a	Максимальная допустимая нагрузка на ось (всей колесной пары)		III
6	a	сборщик колес (производитель при первой сборке)	<ul style="list-style-type: none"> для существующих колесных пар, уже находящихся в эксплуатации: при наличии для новых колесных пар: 	III
7	a	Дата первой сборки колес (месяц/год)	<ul style="list-style-type: none"> для существующих колесных пар, уже находящихся в эксплуатации: при наличии для новых колесных пар: 	III
8	a	Дата изъятия колесной пары из парка хранителей (утилизация, продажа и т. д.)		III

9.2 Ось колесной пары

№	Сроки	Обозначение	Примечание	Категория
9	a	Серийный номер оси колесной пары (завода-изготовителя)	если есть	II
10	a	Тип конструкции оси колесной пары или альтернативное обозначение		III
11	a	Номер сертификата и уведомленный орган из декларации соответствия ЕС (оси, соответствующие требованиям TSI) Номер омологации и уполномоченный или сертифицирующий орган (другие оси)	если есть если есть	II
12	b	Производитель	<ul style="list-style-type: none"> • для существующих колесных пар, уже находящихся в эксплуатации: при наличии • для новых колесных пар: обязательно 	II
13	b	Дата изготовления (месяц/год)		
14	b	Количество чугуна		
15	b	марка стали (состояние термической обработки)		
16	a	Максимально допустимая нагрузка на ось (относительно оси)		II
17	b	Стандарт изготовления оси	<ul style="list-style-type: none"> • для существующих колесных пар, уже находящихся в эксплуатации: при наличии • для новых колесных пар: обязательно <p>Стандарт производства напрямую связан с датой изготовления; (UIC; EN)</p>	II

9.3 Оси

№	Сроки	Обозначение	Примечание	Категория
18	A	Тип конструкции или альтернативное обозначение		III
19	A	Колеса с шинами	Да / Нет	II
20	A	Номер сертификата и уведомленный орган из декларации соответствия ЕС (колеса, соответствующие требованиям TSI) Номер омологации и уполномоченный или сертифицирующий орган (другие колеса)	если есть если есть	II
21	B	Производитель	<ul style="list-style-type: none"> • для существующих колесных пар, уже находящихся в эксплуатации: при наличии • для новых колесных пар: обязательно 	II
22	B	Дата изготовления (месяц/год)		
23	B	марка стали (состояние термической обработки)		
24	B	Количество чугуна		
25	A	Максимальная допустимая нагрузка на ось (относительно колеса)		II

9.4 Подшипники

№	Сроки	Обозначение	Примечание	Категория
26	a	Конструктивный тип буксы или альтернативное обозначение		II
27	b	Геометрический тип подшипника (например, цилиндрический роликовый подшипник, шариковый подшипник и т. д.)		II
28	b	Оригинальный производитель подшипника (деталь содержит наружное кольцо, сепаратор и ролики)		II
29	b	Преобразователь подшипника (например, на синтетическом сепараторе)	Если это применимо	I
30	b	Дата изготовления подшипника в явном или закодированном виде	<ul style="list-style-type: none"> • для существующих колесных пар, уже находящихся в эксплуатации: при наличии • для новых колесных пар: обязательно 	I
31	b	Тип конструкции клетки (например, материал полиамид, латунь со стальной заклепкой, сталь)		I
32	b	Тип смазки		I

9.5 Обслуживание средних и тяжелых колесных пар

№	Сроки	Обозначение	Примечание	Категория
33	a	Дата обслуживания		II
34	a	Применяемая программа технического обслуживания (номер документа)		II
35	a	Уровень обслуживания		II
36	a	Ремонтная мастерская/площадка		II
37	b	Последний обслуживающий подшипник (если отличается от ремонтной мастерской)		I
38	a	Дата очередного планового ремонта колесной пары		I

9.6 Вагон, в который встроена колесная пара

Примечание: не применимо для тележек с переменной шириной колеи.

№	Сроки	Обозначение	Примечание	Категория
39	c	Хранитель вагона		III
40	c	Номер транспортного средства		III
41	c	Буквенный код транспортного средства UIC (например, Shimmns)		III
42	c	Класс транспортного средства (например, 708)	при наличии	III
43	c	Максимальная допустимая нагрузка на ось (относительно транспортного средства)		III
44	c	Дата монтажа колесной пары		III
45	c	Дата демонтажа колесной пары		III
46	c	Пробег колесной пары в зависимости от периода использования на транспортное средство при наличии		III

9.7 Нарушения

Примечание: с момента применения системы прослеживаемости

№	Время - Рамка обозначения		Примечание	Категория
47	а	Нарушения	Специальные осмотры в случае значительных повреждений (например, сход с рельсов, перегрузка, короткое замыкание через подшипник оси, паводок, сломанные колеса, сломанная ось, столкновения вагонов) (описание причины, цех выполнения, дата)	Ш

10 Меры, вытекающие из отсутствия прослеживаемости

1. Если на уровне технического обслуживания колесной пары (с открытыми буксами) отсутствует/отсутствуют одна или две из следующих сведений для отдельной колесной пары:

- **производитель**
- **дата изготовления**
- **производственный стандарт**

ЕСМ должен принять решение о мерах, которые необходимо применить, в соответствии со своим опытом работы с нагрузкой на ось. Как минимум, ось должна быть подвергнута немедленному неразрушающему контролю (только один раз).

Если никаких указаний нет, ось должна быть **утилизирована**.

2. Если наличие следующих данных для отдельной колесной пары не может быть подтверждено на бумаге, в базах данных, на полосе данных... (обнаружено во время приобретения в соответствии с Европейской схемой отслеживания колесных пар или по специальному запросу):

- **цех последнего технического обслуживания**
- **дата последнего технического обслуживания**
- **тип последнего технического обслуживания**

то ось подлежит **немедленному неразрушающему контролю (только один раз)**. Неразрушающий контроль оси должен выполняться во всех случаях 1. и 2. согласно соответствующим действующим правилам и после публикации (в 2010 г.) в соотв. критериям ЕССМ (см. ниже).

3. ЕСМ/хранитель (владелец) должен решить, исходя из своего опыта работы с осями, использовалась ли неотслеживаемая ось в соответствии с ее конструкцией или с высокими рабочими параметрами.

Если это невозможно идентифицировать, при дальнейшем техническом обслуживании оси должны применяться **самые жесткие** условия неразрушающего контроля в соответствии с правилами ЕССМ «Непрерывная высокопроизводительная эксплуатация» (см. ниже, пункт 5 ЕССМ, *специальные режимы*)..

Вышеупомянутые меры доведены до их публикации в ЕССМ, которые будут введены в краткосрочной перспективе (2010 г.) в Европейском секторе. На следующем этапе упомянутые здесь меры (и ЕССМ в целом) будут интегрированы в EN 15313.