

X Konferencja Naukowa „Pojazdy Szynowe”

W dniach 14–16 września br. odbyła się we Wrocławiu kolejna, X Konferencja Naukowa „Pojazdy Szynowe”. Konferencje te odbywają się cyklicznie zasadniczo co 2 lata począwszy od roku 1974, a ich inicjatorem był prof. dr hab. inż. Jan Broś z Instytutu Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej. Tak więc konferencja we Wrocławiu przebiegała pod znakiem jubileuszu.

W trakcie konferencji wygłoszono 70 referatów, które zostały zamieszczone w czterech ładnie wydanych broszurach. Lista uczestników liczyła ponad 100 osób: z uczelni, Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa, Centralnego Biura Konstrukcyjnego PKP, Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Pojazdów Szynowych, producentów taboru i podzespołów, zakładów naprawczych PKP i innych użytkowników pojazdów szynowych. Na konferencję przybyli między innymi zastępca dyrektora generalnego PKP – J. Przewłocki, dyrektor Naczelnego Zarządu Taboru – E. Kubik i dyrektorzy CBK PKP – B. Paszkowski, CNTK – R. Żolnierzak.

W pierwszym dniu konferencji wygłoszono 9 referatów plenarnych. W referacie „Zagadnienia dostosowania taboru trakcyjnego PKP do potrzeb i przewidywanych standardów eksploatacyjnych początku XXI wieku” M. Czarneckiego i T. Wolframa z CNTK przedstawione zostały prognozy w zakresie wycofywania z eksploatacji poszczególnych serii pojazdów trakcyjnych i szacunki wielkości zakupów nowych do roku 2010. W grupie elektrycznych pojazdów trakcyjnych będą to przede wszystkim lokomotywy uniwersalne 4-osiowe o mocy około 6 MW i prędkości maksymalnej do 200 km/h, zespoły trakcyjne 3-wagonowe dla węzłów gdańskiego i warszawskiego o mocy około 1500 kW, a w miejsce wycofywanych zespołów EN57 w pozostałych aglomeracjach zespoły trakcyjne piętrowe o zdecydowanie niższych kosztach eksploatacji. Zapotrzebowanie na lokomotywy manewrowe i liniowe uniwersalne pojawi się dopiero po roku 2000, na autobusy szynowe występuje już obecnie. Część taboru ak-

tualnie eksploatowanego powinna ulec uzasadnionej ekonomicznie modernizacji.

Dyrektor E. Błaszczyk z PAFAWAGu przedstawił plany zakładu w zakresie bieżącej produkcji, która ma charakter przejściowy przed podjęciem produkcji taboru nowej generacji, obecnie produkowany odpowiada poziomowi techniki sprzed kilkudziesięciu lat. Wymaga to restrukturyzacji zakładu i transferu nowej technologii. O rolę inwestora w PAFAWAGu starają się ABB i GEC Alstom.

Bardzo ciekawy referat przedstawił prof. Otmar Krettek z instytutu RWTH w Aachen. Omówił w nim wyniki badań wózków do wagonów z kilku firm w pociągach na linii kolejowej przez przełęcz Gottharda. Wózki na tej linii pracują w ekstremalnych warunkach przy występowaniu dużej ilości łuków o małych promieniach. W trakcie referatu poruszono wiele istotnych problemów nurtujących konstruktorów nowoczesnych wózków.

Zainteresowanie wywołał referat B. Kasprzaka z Politechniki Poznańskiej „Optymalne parametry lokomotyw elektrycznych do prowadzenia pociągów pasażerskich”. W świetle dokonanych analiz do obsługi krajowych standardowych pociągów pasażerskich lokomotywa EU07 o mocy 2000 kW okazała się optymalną. Lokomotywa ta o konstrukcji sprzed ponad 30 lat na licencji angielskiej (English Electric z elementami układu biegowego według rozwiązań GEC Alstom) ma parametry trakcyjne chyba jako jedyny pojazd w kraju adekwatne do stawianych jej zadań przewozowych. W świetle tego odpowiedniego znaczenia nabiera modernizacja tej lokomotywy, której najbardziej daleko idącą wersję z rekonstrukcją silników na obcowzbudne przedstawił w referacie J. Pabiańczyk z CNTK.

Duże zainteresowanie wzbudziła także koncepcja modernizacji lokomotywy spalinowej SM42, w tym wymiana jej silnika na nowy szybkoobrotowy. Oferty firm MTU (Niemcy) i Faur (Rumunia) to jedne z kilku w zakresie silnika spalinowego. Pozytywne wyniki badań stanowiskowych silnika firmy Faur zostały przedstawione w referacie K. Witkowskiego i S. Węclewskiego „Modernizacja lokomotywy SM42 i próba dopuszczeniowa silnika typu 12V396TC12”.

W sumie trzeba przyznać, że konferencja była właściwą płaszczyzną do wymiany poglądów na temat podstawowych problemów nurtujących konstruktorów, producentów i użytkowników pojazdów szynowych. Następną konferencja odbędzie się już w przyszłym roku w Krakowie i będzie związana z obchodami 50-lecia działalności Instytutu Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej. W roku 1996 organizatorem konferencji będzie Politechnika Poznańska. (jr)

□

Organizator konferencji

Politechnika Wroclawska

Wydział Mechaniczny

Instytut Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn

Zakład Pojazdów

Komitet Organizacyjny

Przewodniczący – dr hab. inż. Piotr A. Wrzecionarz

Sekretarz – dr inż. Stanisław Kwaśniewski

DOLMEL DRIVES Ltd ZDAJE EGZAMIN Z JAKOŚCI

CERTYFIKAT BUREAU VERITAS QUALITY INTERNATIONAL

Jeżeli w Polsce potrzebna jest rewolucja lub jej przyspieszenie, to z pewnością w dziedzinie zapewnienia jakości. Dolmel Drives dokonał takiej rewolucji. Nie był to jednak brawurowy szturm na „Pałac Zimowy”. Dolmelowski „pałac jakości” budowano przez 3 lata niemal od podstaw i od samego początku istnienia nowego przedsiębiorstwa.

Firma powstała w roku 1990 jako spółka joint venture z udziałem kapitału Skarbu Państwa i koncernu szwedzko-szwajcarskiego ABB. Oferuje klientom następujące wyroby i usługi:

➤ **Maszyny elektryczne**

- silniki indukcyjne i synchroniczne,
- prądnice synchroniczne okrętowe i stacjonarne,
- silniki wyciągowe prądu stałego,
- silniki i prądnice trakcyjne do lokomotyw, zespołów pasażerskich i tramwajów.

➤ **Wyroby różne**

- separatory elektromagnetyczne,
- chwytaki elektromagnetyczne,
- rozruszniki,
- chłodnice powietrza.

➤ **Serwis przemysłowy**

- remonty silników trakcyjnych,
- remonty prądnic głównych i ogrzewczych,
- remonty maszyn pomocniczych,
- produkcja części zamiennych,
- nadzór nad montażem i rozruchem,
- badania diagnostyczne.

➤ **Przyrządy i narzędzia specjalne**

W centrum naszej uwagi jest klient. Aby skutecznie spełniać jego wymagania, wprowadziliśmy **System Zarządzania Jakością zgodny z międzynarodową normą ISO 9001**. Nowy system rzeczywiście oznacza **rewolucję w (polskim) myśleniu o jakości**. Tradycyjna kontrola jakości najczęściej ograniczała się do testowania podzespołów i finalnych wyrobów, wykrywając wady dopiero **na ostatnim etapie produkcji**. Naraziło to firmę na poważne straty finansowe, klienta zaś – na opóźnienie dostaw. Norma ISO 9000, nawet w swojej najłagodniejszej wersji 9002, przewiduje szczegółowy nadzór i kontrolę zgodności z wymaganiami **w całym procesie produkcji**, w oparciu o **Podręcznik Zapewnienia Jakości** oraz określone w nim **instrukcje i procedury**. Chodzi o to, by skutecznie **zapobiegać niezgodnościom** lub **wykrywać je możliwie najwcześniej** i natychmiast podejmować działania korekcyjne.

Za jakość odpowiedzialny jest każdy pracownik. W procesie produkcji jeden pracownik jest dla drugiego **wewnętrznym klientem** lub **dostawcą**. Świadomość takiego podejścia do spraw jakości nie przychodzi od razu. Potrzebne jest **szkolenie całej załogi** i stała pomoc ze strony **inżynierów d/s jakości** i **mistrzów jakości**. Efektywność systemu jest regularnie sprawdzana w ramach wewnętrznych **auditów jakości**. **Politykę jakości**, jej cele i środki ustala **Rada d/s Jakości**, w skład której wchodzi Prezes Zarządu Spółki i członkowie najwyższego kierownictwa. Bez takiego wsparcia system nie mógłby działać skutecznie.

Norma **ISO 9001** stanowi **najwyższy stopień wymagań** w ramach serii norm **ISO 9000**, włącza bowiem w obszar działań na rzecz jakości nie tylko **produkcję**, jak w przypadku ISO 9002, lecz również **projektowanie, konstrukcję, instalowanie** i **serwis** wyrobów.

Zwieńczeniem zabiegów o skuteczny system jakości jest przyznanie **CERTYFIKATU** przez niezależną organizację – krajową lub zagraniczną **jednostkę certyfikującą**. Dopiero wtedy firma staje się wiarygodna w oczach klienta.

Dolmel Drives wybrał jako organ certyfikujący **BUREAU VERITAS QUALITY INTERNATIONAL**, londyńską filię **Bureau Veritas** – najstarszego na świecie (istniejącego od 1828 r.) towarzystwa klasyfikacyjnego, które posiada akredytacje w 14 krajach, jest niezależne politycznie i finansowo, nie wykazując preferencji dla jakiegokolwiek grupy klientów.

W dniu 15 lipca 1994 r., na podstawie auditu czyli **sprawdzenia zgodności systemu zarządzania jakością z normą ISO 9001**, Bureau Veritas Quality International przyznało Dolmel Drives Ltd Certyfikat – Certificate of Approval – z akredytacjami w W. Brytanii, Szwajcarii i Niemczech.

Certyfikat jest swego rodzaju paszportem, który otwiera drogę na rynki Europy i świata, gdzie posiadanie systemu zapewnienia jakości według normy ISO 9000 coraz częściej traktowane jest jako warunek wstępny jakiegokolwiek współpracy. Dolmel Drives znalazł się w elitarnym gronie (dosłownie kilku) polskich przedsiębiorstw, które uzyskały podobny certyfikat. Może zatem liczyć na pomyślny rozwój zgodnie z hasłem, które warto dziś popularyzować:

NIE MA PRZYSZŁOŚCI BEZ JAKOŚCI.

Dolmel Drives Ltd
ul. Fabryczna 10
53-609 Wrocław
Tel.: +48 71/55 45 51
Fax: +48 71/55 74 37
Telex: 715236

DOLMEL

