

ČD Cargo, a.s. GŘ O11, O12, O13
Ředitelé všech SOKV a PJ ČDC
Na vědomí: DVI, a.s., ČD, a.s. GŘ O11, O12

Váš dopis zn./ze dne	0000/00. 00. 0000	Vyřizuje	Zdeněk Rosický
Naše značka	105/2009 ŘTOD-O13/41	Funkce	Systémový specialista O13/41
Datum	22.1.2009	Tel.	+420972242462
Přílohy	00	Fax	+420 000 000 000
Věc	Opatření k technologii brzdění nákladních vlaků – výjimka z předpisu ČD V15/1	e-mail	zdenek.rosicky@cdcargo.cz

V roce 2008 se vyskytly závady při průběžném brzdění vlaků, ve kterých byly zařazeny vozy moderních konstrukcí, které maximálně využívají mezní hodnoty stanovené pro brzdová zařízení vyhláškou UIC 541-03 a TSI WAG. Jedná se zejména o vozy vybavené brzdovými rozvaděči DAKO typ CV1D vyráběnými do roku 2003 a CV1nD vyráběnými od roku 2003.

U těchto vozů při malém snížení tlaku v hlavním potrubí o cca 0,3 bar a následném odbrzdování dochází k úniku vzduchu z rozvaděčů. Tento únik znemožňuje opětovné naplnění hlavního potrubí na provozní tlak (5,00 bar), pozorovaný na manometru hnacího vozidla a značně prodlužuje dobu odbrzdění.

- Podle vyhlášky UIC 541-03 je na první brzdící stupeň předepsán pokles tlaku v hlavním potrubí o 0,4-0,5 bar bez ohledu na velikost hlavního potrubí.

Všechny rozvaděče DAKO splňují podmínky stanovené normami a spolehlivě reagují při zavedení prvního brzdícího stupně s poklesem tlaku v hlavním potrubí o 0,3-0,4 bar.

- Podle UIC a TSI WAG je max. délka vozu připadající na jeden rozvaděč 25 m a max. objem hlavního potrubí 25 l.

Závady se vyskytují u vozů s délkou cca 25 m s nerozvidleným potrubím a 20 m s rozvidleným potrubím s jedním rozvaděčem, kdy objem hlavního potrubí se blíží limitní hodnotě 25 l.

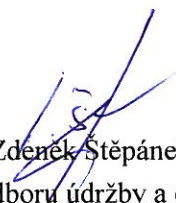
- Pokud je objem hlavního potrubí výrazně menší než 25 l (cca 15-18 l – klasické dvounápravové a čtyřnápravové vozy) stačí k nastavení prvního brzdícího stupně i menší pokles tlaku v hlavním potrubí (o 0,2 až 0,3 bar)

Z výše uvedeného vyplývá, že nelze hledat důvody uvedené závady v konstrukci vozů nebo typu použitého rozváděče. Z tohoto důvodu do vydání nové interní normy, která u ČD Cargo, a.s. nahradí stávající předpis ČD V15/1, změňte v kapitole III. – *Obsluha a ovládání brzdy vlaku* text článku 362 takto:

Při snižování rychlosti je strojvedoucí ovládající průběžnou brzdu vlaku, povinen začít brzdít tak včas, aby se zastavení (požadované snížení rychlosti) dosáhlo na požadovaném místě. Při zahájení brzdění musí strojvedoucí snížit tlak v hlavním potrubí minimálně o 0,4 bar, tak aby došlo ke správnému zaúčinkování brzdových rozvaděčů všech vozidel. Snížení tlaku o udanou hodnotu se provede na základě údajů manometru hnacího vozidla, z něhož je ovládaná průběžná brzda vlaku, bez ohledu na typ použitého brzdíče na tomto vozidle. Případné snížení brzdícího účinku se provede následným částečným odbrzděním.

v příloze 1 k ČD V15/1 – *Poznámky a vysvětlivky pojmů a činnosti brzdy* doplňte do článku 407 vysvětlení pojmu *První brzdící stupeň*:

Prvním brzdícím stupněm se rozumí snížení tlaku v hlavním potrubí o 0,4 bar, bez ohledu na typ použitého brzdíče na hnacím vozidle. Snížení tlaku o udanou hodnotu se provede na základě údajů manometru hnacího vozidla z něhož je ovládaná průběžná brzda vlaku.



Ing. Zdeněk Štěpánek
ředitel Odboru údržby a oprav
kolejových vozidel

Radoslav Nikolov
ředitel Odboru technologie
a organizace dopravy

