

# Jak snížit náklady a ekologickou zátěž

Na odborném semináři o technice používané na seřadovacích nádražích zaujaly novinky související s brzděním vozů.

**V**e dnech 13. a 14. května se v Pardubicích konal seminář na téma Možnosti snižování nákladů a ekologické zátěže v provozu vlakových stanic a vleček. Akce, kterou zorganizovala firma Doska Česká Lípa, se zúčastnilo asi 40 zaměstnanců ČD, ČD Cargo a SŽDC. Přítomni byli i zástupci slovenské železniční společnosti ŽSR. K hlavním tématům přednášek patřilo snižování finančních nákladů a ekologické zátěže (zejména hluku) při provozu seřadovacích nádraží.

V rámci tohoto tématu byla prezentována aplikace speciální mazné látky DBM-50, která přispívá k odstranění pískání kol

vozů během brzdění v kolejové brzdě. Látka, která není vyráběna na bázi ropných produktů, je v přírodě snadno odbouratelná a nemá nepříznivý vliv na adhezi a tření, zajišťující brzdění v kolejových brzdách. Aplikace látky probíhá pomocí zařízení Bremex Annsys vyráběného slovenskou firmou Elpa Velenje.

## V provozu jsou s novinkou spokojeni

S tímto tématem úzce souviselo i představení nového typu kolejové brzdy od společnosti Doska Česká Lípa: tíhově závislé kolejové brzdy s hydraulickým pohonem. Tato brzda díky své nižší spotřebě energie a nižší hladině hluku při vstupu a výstupu brzdícího média do válců rovněž přispívá ke snížení ekologické zátěže seřadovacího nádraží. Zástupci SDC Pardubice, kteří se v terénu o novou brzdu starají, i zástupci ČD Cargo, pracoviště Pardubice, kterým nová brzda slouží, ve svých přednáškách

## INFORMACE O BRZDĚ

Jedná se o tíhově závislou kolejovou brzdu s hydraulickým motorem. Byla vyvinuta z tíhově závislé kolejové brzdy s pneumatickým pohonem (TKB), používané například ve směrových kolejích seřadovacího nádraží Nymburk.

Pořizovací náklady se předpokládají oproti brzdám typu JKB nižší asi o 25 až 30 procent a provozní náklady o 15 až 20 procent. Díky nastavení síly brzdění v závislosti na hmotnosti vozu nedochází k nadměrnému brzdění odvěsu, takže nemůže dojít k nekontrolovanému ujetí vozu z brzdy.

Pohonnou jednotkou brzdy je hydraulický agregát o příkonu 11 kW, umístěný v blízkosti brzdy. Mechanismus této osmičlankové brzdy o délce 12,32 m je uváděn do chodu 32 válci, napájenými tlakovou kapalinou o tlaku 90 bar.

shodně vyzdvihli spolehlivost jejího dosavadního provozu i nižší nároky na údržbu.

Její hlavní výhodou je optimální přímá samoregulace brzdící síly brzdy v závislosti na kolových tlacích brzděných vozů, nevyžaduje ani žádné zařízení pro regulaci brzdící síly, ovládá se pouze povel „zabrzdit“ a „odbrzdit“, nepotřebuje napájení dvěma tlaky brzdícího média. Svými vlastnostmi vyhovuje i použití v automatizačních systémech nové generace; je lehčí a nižší než původní pneumatická brzda typu JKB a pro její uložení stačí menší stavební úpravy.

## Stlačeným vzduchem bojují proti sněhu

Další přednášky na odborném semináři se věnovaly využití stlačeného vzduchu na seřadovacím nádraží pro plnění a zkoušky brzd vlakových souprav a pro odstraňování sněhu z výhybek. Jedná se o zařízení, která mohou být značným ekonomickým pří-

nosem v provozu vlakových stanic.

Během druhého dne semináře došlo na praktické představení tíhově závislé kolejové brzdy s hydraulickým pohonem

## ČD CARGO VYUŽIVÁ NOVOU BRZDU OD FIRMY DOSKA ČESKÁ LÍPA.

(TKB-H), která byla 24. listopadu 2009 vložena do kolejiště spádoviště v Pardubicích jako náhrada za původní jednopásovou pneumatickou kolejovou brzdu typu JKB. Na nové brzdě probíhá ověřovací provoz, řízený SŽDC, který se v současné době blíží ke konci. Součástí seznámení s brzdou bylo rozpouštění odvěsů, při kterém byl demonstrován i protihlukový účinek kolejové brzdy po aplikaci látky DBM-50.

KAREL BENEŠ