Tabulky na stanovišti lokomotiv řady 162

Se změnou GVD v prosinci 2018 se nově i na východočeských tratích v čele vybraných rychlíků relace Hradec Králové–Praha a na některých osobních a spěšných vlacích mezi Chocní, Hradcem Králové a Chlumcem nad Cidlinou objevily děčínské stroje řady 162.

Tyto „peršingy" prošly v minulosti velkými opravami v různých firmách, a tak se na jejich stanovištích mohly objevit dvě verze tabulek, v nichž strojvedoucí najde nejpotřebnější údaje – tedy platnost horních rychlostníků N a horních rychlostníků N se svislými černými pruhy, omezení výkonu v elektrické trakci, omezení tažné síly podle hodnot trakčních proudů či potřebná brzdící procenta pro PMD při rychlosti 40 km/h a 20 km/h.

Vyjede-li lokomotiva 162 na trať jen strojně, pak jsou pro strojvedoucího tohoto Lv vlaku nejdůležitější skutečná brzdící procenta v příslušném režimu brzdění. Tuto hodnotu obsahuje také zmíněná tabulka, ale i Trvalá zpráva o brzdění, která by měla být vylepena na všech hnacích vozidlech. Pro stroje řady 162 v režimu brzdění P uvádějí tabulky na stanovištích vždy správnou hodnotu, tedy 51 %, ale v režimu G se objevily dva různé údaje: 28 % (viz obr. 1) a 46 % (obr. 2). Který je ten správný?

Ř. 162				
platnost horního rychlostníku N / N se svislými černými pruhy	ANO / NE			
omezení tažné síly omezení trakčního proudu	100 kN 500 A	160 kN 715 A	175 kN 780 A	200 kN 850 A
omezení výkonu v el. trakci	max. 400 A při v > 70 km.h⁻¹			
režim brzdění skutečná brzdící procenta	G 28 %		P 51 %	
potřebné brzdící % pro PMD pro rychlost 40 km/h	zábrzdná vzdálenost		rozhodný spád	potřebné brzdící %
	1000 m a 700 m		do 15 ‰	27
			do 25 ‰	40
	400 m		do 15 ‰	40
			do 26 ‰	57
			do 40 ‰	79
potřebné brzdící % pro PMD pro rychlost 20 km/h	400 m		do 21 ‰	25
			do 40 ‰	47

Obr. 1 Tabulka na stanovišti lokomotivy 162, kde jsou uvedeny správné informace

Ř. 162				
platnost horního rychlostníku N / N se svislými černými pruhy	ANO / NE			
omezení tažné síly omezení trakčního proudu	100 kN 500 A	160 kN 715 A	175 kN 780 A	200 kN 850 A
omezení výkonu v el. trakci	max. 400A při v >70km.h⁻¹			
režim brzdění skutečná brzdící procenta	G 46 %		P 51 %	
potřebné brzdící % pro PMD pro rychlost 40 km/h	zábrzdná vzdálenost		rozhodný spád	potřebné brzdící %
	1000 m a 700 m		do 15 ‰	27
			do 25 ‰	40
	400 m		do 15 ‰	40
			do 26 ‰	57
			do 40 ‰	79
potřebné brzdící % pro PMD pro rychlost 20 km/h	400 m		do 21 ‰	25
			do 40 ‰	47

Obr. 2 Tabulka na stanovišti některých strojů řady 162, kde se pro režim brzdění G objevila nesprávná hodnota 46 skutečných brzdících procent

Využijeme-li logický úsudek, stačí se podívat na rám jakékoliv lokomotivy 162, kde jsou bez výjimky uvedeny vždy stejné hodnoty brzdících vah pro oba režimy brzdění (P = 44 t, G = 24 t) a hmotnosti hnacího vozidla ve výši 84,5 t (obr. 3). Pokud použijeme pro výpočet skutečných brzdících procent známý vzorec uváděný v předpisu SŽDC D1, v čl. 2320, nebo v příloze č. 6 k předpisu ČD V15/I, sekce C, čl. 572, vyjde nám v režimu G po zaokrouhlení dolů na celá čísla hodnota 28 %.

Jenže na některých děčínských strojích (162 020-0, 162 035-0, 162 036-8, 162 037-6, 162 038-4, 162 039-2 a 162 046-7) a třebovských WTB (162 086-3, 162 092-1, 162 093-9 a 162 096-2) byla v tabulce na stanovišti uvedena nesprávná hodnota brzdících procent v režimu G, tedy 46 %.

Učinil jsem dotaz do přerovské firmy DPOV, která renovaci některých zde zmíněných lokomotiv prováděla, se žádostí o vysvětlení. Během několika týdnů jsem obdržel odpověď od ředitele provozního střediska oprav Ivana Klímy s tím, že **pro režim G platí samozřejmě hodnota 28 skutečných brzdících procent, a tedy číslo 46 je neplatné**. Pan ředitel navíc přislíbil, že na lokomotivách 162 nechá nahradit chybné štítky novými tak, aby odpovídaly realitě. V mnohých případech již výměna proběhla.

I když režim brzdění G u vlaků s přepravou cestujících dle předpisu V15/I nevyužijeme, jsem toho názoru, že tabulky na hnacích vozidlech mají obsahovat vždy jen korektní informace.

Kamil Bureš



Rám hnacího vozidla 162, kde jsou ve všech případech uvedeny správné hodnoty jak v případě hmotnosti lokomotivy, tak brzdících vah pro režimy brzdění P a G (autorem všech fotografií je Kamil Bureš)