



**26. MEDZINÁRODNÁ KONFERENCIA
„SÚČASNÉ PROBLÉMY V KOLĎAJOVÝCH
VOZIDLÁCH - PRORAIL 2023“
20. – 22. septembra 2023, Žilina, Slovensko**

<https://doi.org/10.26552/spkv.Z.2023.1.14>

VZÁJEMNÝ VZTAH DVOJKOLÍ – KOLEJ V OBLOUCÍCH VELMI MALÉHO POLOMĚRU

WHEELSET–TRACK INTERACTION IN VERY SMALL RADIUS CURVES

Aleš HÁBA^{*)}, Zdeněk JAROLÍN

1 ÚVOD

Tramvajový provoz je na rozdíl od železnice typický mimo jiné i oblouky velmi malých poloměrů (18÷20 m), které se vyskytují zejména na tramvajových křižovatkách v centrech měst, v obratištích (smyčkách) a vozovnách. Zatímco oblouky velmi malých poloměrů na tramvajových křižovatkách jsou často z principu realizovány kolejí s mělkými žlábkami, v obratištích se mimo výhybky využívají výhradně žlábků hluboké.

Velikost poloměru oblouku významně ovlivňuje postavení dvojkolí v koleji a spolu s rozvorem podvozku či pojezdu pak určuje úhel náběhu. V extrémním případě pak může nastat i situace, kdy vozidlo s velkým rozvorem podvozku či pojezdu není schopné bezpečného průjezdu v oblouku velmi malého poloměru. Taková situace se však netýká tramvají běžně provozovaných za účelem zajištění základní dopravní obslužnosti. Tyto tramvaje mají totiž výhradně podvozky s krátkým rozvorem (do 1900 mm). Problém však může nastat v případě bočně neopotřebených kolejnic s úzkým žlábkem v kombinaci s historickými dvounápravovými tramvajemi, které jsou, ať už pravidelně či příležitostně, provozovány za účelem atrakce. Tyto typy tramvají se totiž vyznačují jediným dvounápravovým pojezdem o velkém rozvoru (až 3600 mm). Situaci pak může ještě zhoršovat i velký poloměr kol.

Výše uvedené skutečnosti byly analyzovány v rámci tramvajového provozu Dopravního podniku města Brna, a.s. (DPMB) pro dva vybrané typy žlábkových kolejnic a 4 typy tramvají (1 typ historické dvounápravové tramvaje a 3 typy běžně provozovaných tramvají).

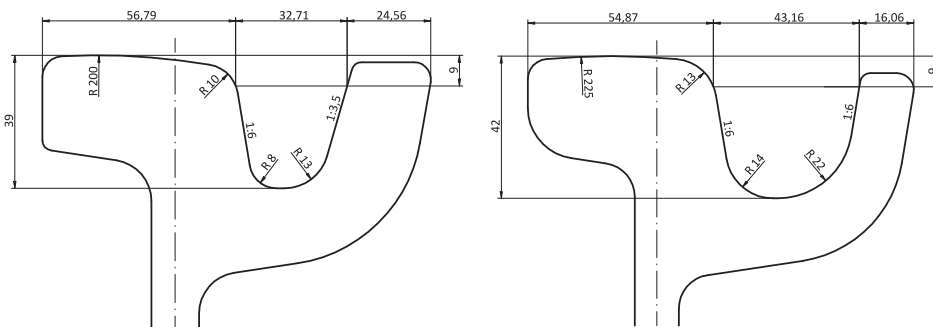
2 PARAMETRY KOLEJE

Analýza byla provedena pro oblouky o poloměru 20 m (standardně se vyskytující nejmenší hodnota poloměru oblouku na tramvajových tratích DPMB) a 18 m (výjimečně se vyskytující nejmenší hodnota poloměru oblouku ve vozovnách). Pro oba zadané poloměry oblouku se uvažuje se dvěma různými typy žlábkových kolejnic, a to typ NT1_{R10} a typ NT3 (viz **obr. 1**). Základním rozdílem mezi oběma typy kolejnic je velikost žlábků, kdy kolejnice typu NT1_{R10} se vyznačuje oproti kolejnici typu NT3 užším žlábkem, a navíc širší přírubou.

^{*)} **Ing. Aleš HÁBA, Ph.D.**, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Dislokované pracoviště DFJP, Pražského 547, 560 02 Česká Třebová. Tel.: +420 466 037 428, e-mail: ales.haba@upce.cz, odborný asistent, zabývá se interakcí dvojkolí–kolej ve výhybkách.

Ing. Zdeněk JAROLÍN, Dopravní podnik města Brna, a.s., p.p. 46, Hlinky 64/151, 656 46 Brno-Pisárky, tel. +420 543 171 314, e-mail: zjarolin@dpmb.cz, zástupce Technicko-provozního ředitele Technika.

Z toho pak vyplývá i rozdílné dovolené maximální boční opotřebenění příruby, které u kolejnice typu NT1_{R10} činí 17 mm, zatímco u kolejnice typu NT3 pouze 12 mm (maximální dovolené boční opotřebenění hlavy je u obou typů kolejnic stejné a činí 20 mm).



Obr. 1 Jmenovitý tvar příčného profilu kolejnice NT1_{R10} (vlevo) a NT3 (vpravo)

Fig. 1 Nominal rail profiles of rail type NT1_{R10} (left) and NT3 (right)

Ve všech případech se uvažuje jako výchozí hodnota rozchodu koleje jmenovitá hodnota 1435 mm měřená 9 mm pod TK.

Kolejnice typu NT3 jsou v síti DPMB běžně používány v přímých úsecích a v obloucích větších poloměrů, zatímco v obloucích menších poloměrů, v kříženích a výhybkách je snahou využívat spíše kolejnice typu NT1_{R10} u nichž je dlouhodobě v provozu dosahováno delší životnosti. Aktuálně však úzký žlábek neopotřebovaných kolejnic typu NT1_{R10} činí značné problémy při průjezdu historických dvounápravových tramvají v obloucích malých poloměrů.

2 PARAMETRY VOZIDEL

Pro dvojkolí všech analyzovaných typů tramvají (viz **TAB. 1**) je uvažován jako výchozí jmenovitý tvar jízdního obrysu DPMB-004 s hodnotou rozkolí 1380 ± 1 mm. Jízdní obrys DPMB-004 se v současnosti používá pro všechny tramvaje DPMB včetně tramvají historických.

3 POSTAVENÍ VOZIDLA V OBLOUKU

3.1 Postavení dvojkolí v oblouku – úhel náběhu

Jak již bylo uvedeno v úvodu tohoto příspěvku, jedním ze základních posuzovaných parametrů ovlivňující vzájemný vztah dvojkolí – kolej je úhel náběhu a. V **TAB. 1** jsou uvedeny hodnoty tohoto úhlu pro jednotlivé analyzované typy tramvají a poloměr oblouku 18 a 20 m. Tyto hodnoty byly stanoveny výpočtem na základě geometrického postavení podvozku či pojezdu v oblouku bez uvažování jakýchkoliv vůlí. Skutečný úhel náběhu může být mírně odlišný v souvislosti s vyčerpáním volného jízdního kanálu u jednotlivých dvojkolí pojezdu či podvozku. Při tzv. vzpříčené poloze (vyčerpání vůlí u jednotlivých dvojkolí ve vzájemně opačných smyslech) vzniká pak úhel náběhu nejvyšší. Pro podvozky, u kterých mají dvojkolí schopnost se alespoň částečně radiálně stavět (např. v rámci deformace primárního vypružení v podélném směru) je pak možné uvažovat i nižší hodnoty úhlu náběhu.

TAB. 1  hel náběhu v oblouku o poloměru 18 a 20 m pro uvažované typy tramvaji
TABLE 1 Yaw angle in a curve of radius 18 and 20 m for the considered tram types

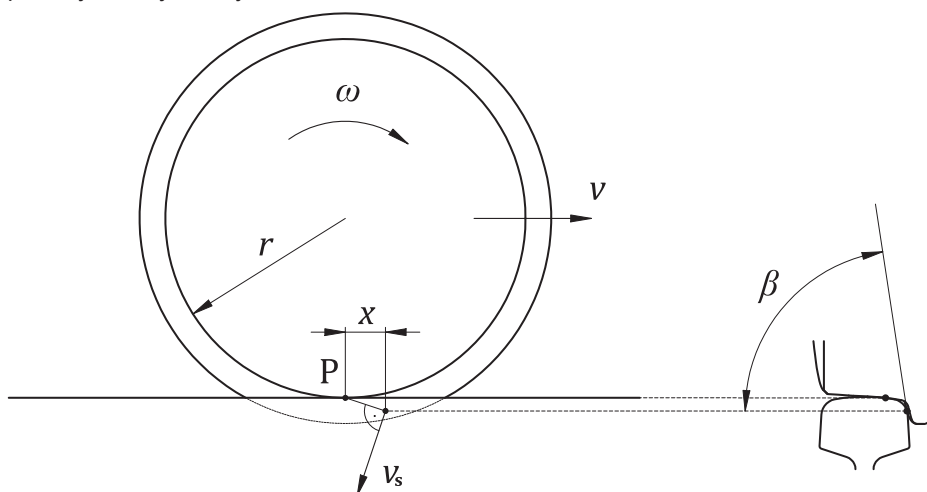
Typ tramvaje	Rozvor	Průměr kola	úhel náběhu α	
			R18	R20
Historická	3600	710	5,7�	5,2�
13T	1880	610	3,0�	2,7�
Varion	1900	700	3,0�	2,7�
EVO2	1780	630	2,8�	2,6�

2.1 Dvoubodový dotyk kola s kolejnici

Proj zdi-li nab hajjící dvojkolí (v azan  v rámu pojezdu  i podvozku) obloukem, tedy s odpov dajjícím úhlem náběhu, pak nejen v důsledku setrva n e odstřediv e sily je p r chn  vychyleno směrem vně oblouku. Z hlediska polohy dotykových bod  mohou za těchto podmínek nastat zejména v obloucich malého poloměru n sledujjící dva obvykl  případy:

1. Ob  dvojkolí se dot kajj svými j zdnimi plochami temen hlav p r su n ch kolejnec, p r em  vn j i dvojkolí se dotýká vn j i stranou svého okolku vodjící hrany vn j i kolejnice (viz konkr tnj příklad na **obr. 3**). Tento případ se označuje jako **vedení dvojkolí poj zdenou hranou kolejnice**.
2. Ob  dvojkolí se dot kajj svými j zdnimi plochami temen hlav p r su n ch kolejnec, p r em  vnitrnj dvojkolí se dotýká vnitrnj stranou svého okolku přírubu vnitrnj kolejnice (viz konkr tnj příklad na **obr. 4**). Tento případ se označuje jako **vedení dvojkolí přírubou**.

Jak je patrn  z řezů v půdorysných pohledech pro oba případy (viz **obr. 3** a **obr. 4**), dotyk okolku (ať už s poj zdenou hranou vn j i kolejnice nebo s přírubou vnitrnj kolejnice) je v předstihu před dotykem j zdnj plochy téhož kola s temenem hlavy odpov dajjící kolejnice o jistou vzdálenost x .



Obr. 2 Předstih x dotykového bodu okolku před dotykov m bodem j zdnj plochy

Fig. 2 Distance x between the wheel flange contact point and the wheel tread contact point

Význam a důsledek tohoto předstihu lze vysvětlit na bokorysném pohledu (viz **obr. 2**), kter  platj v principu pro oba zmjnen  případy. Uvažujeme-li odvalování kola

bez prokluzů jako obecný pohyb v rovině o 1° volnosti, pak dotykový bod jízdní plochy kola s temenem kolejnice P je pólem tohoto pohybu. Ze základního rozkladu pohybu přímo v bodu P pak vyplývá, že výsledná úhlová rychlost ω je rovna úhlové rychlosti relativního druhotného rotačního pohybu. Skluzovou rychlost v_s v dotykovém bodu okolku s vodící hranou kolejnice či s přírubou lze pak vyjádřit následujícím přibližným vztahem (r je poloměr kola a v je rychlost přímočarého pohybu středu kola):

$$v_s = \omega \cdot x = \frac{v}{r} \cdot x \quad (1)$$

Konkrétní příklad uvedený na **obr. 3** (vedení dvojkolí pojížděnou hranou kolejnice) reprezentuje kombinaci kolejnic NT1 a dvojkolí s úhlem náběhu $2,72^\circ$ a jmenovitou hodnotou rozkolí 1380 mm. Konkrétní příklad uvedený na **obr. 4** (vedení dvojkolí přírubou) reprezentuje stejnou kombinaci, ale pro případ dvojkolí s minimální možnou hodnotou rozkolí 1379 mm. Lze tedy konstatovat, že i při kombinaci neopotřebovaných kolejnic typu NT1_{R10} a neopotřebovaných kol dvojkolí není vždy dvojkolí vedeno výhradně pojížděnou hranou kolejnice. V provozu pak dochází přirozeně k tomu, že vlivem rozdílných tvarů různě opotřebovaných kol všech vozidel se rovnoměrně opotřebovává pojížděná hrana hlavy vnější kolejnice a příruba vnitřní kolejnice. V případě kolejnic typu NT3 (které mají širší žlábek) pak logicky dochází nejdříve k intenzivnímu opotřebovávání pojížděné hrany hlavy vnější kolejnice (dvojkolí je vedeno výhradně vodící hranou kolejnice) až do okamžiku, kdy dvojkolí s výrazně opotřebovaným jízdním obrysem do okolku a nízkou hodnotou rozkolí začne být vedeno přírubou vnitřní kolejnice právě vlivem opotřebování pojížděné hrany hlavy vnější kolejnice. Následně se stejně jako u kolejnic typu NT1_{R10} rovnoměrně opotřebovává pojížděná hrana hlavy vnější kolejnice a příruba vnitřní kolejnice.

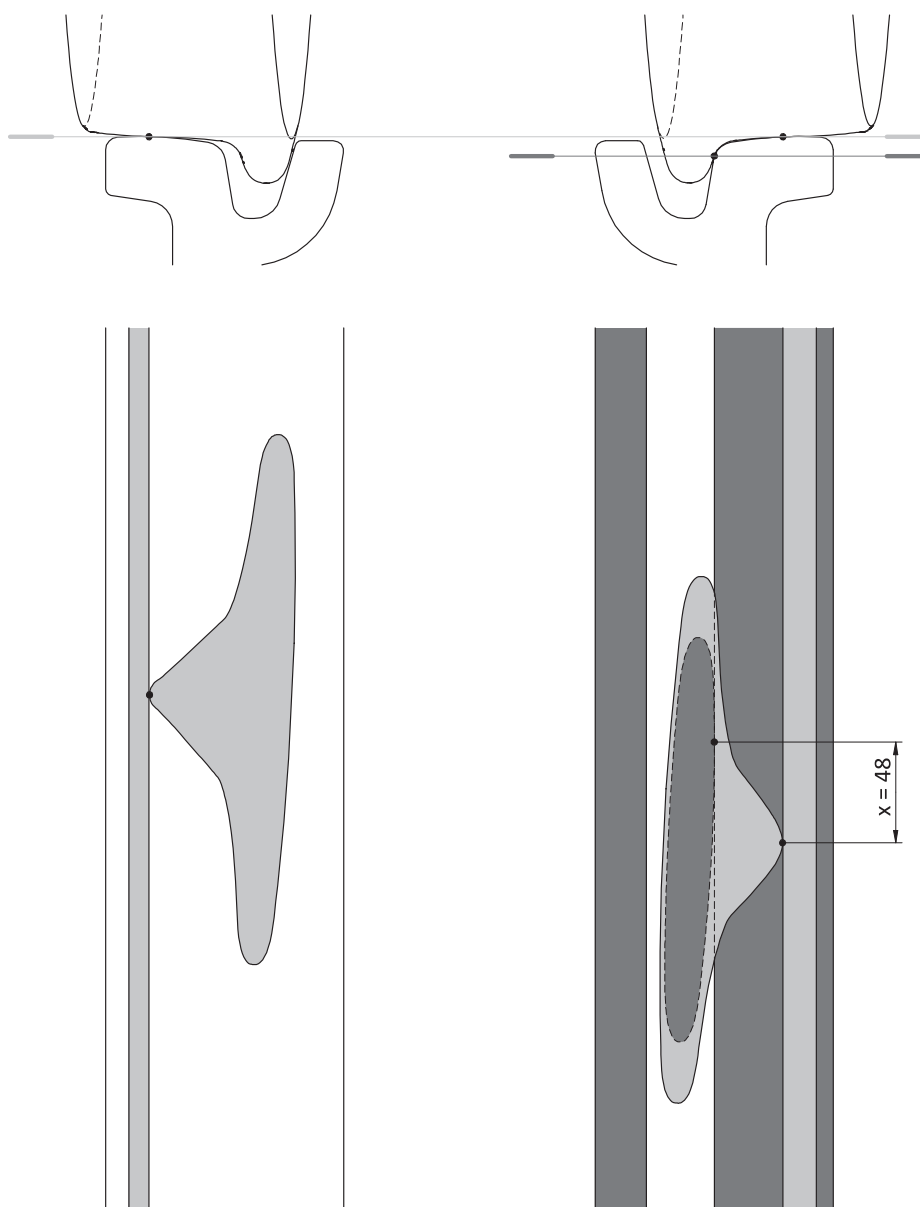
V rámci prováděné analýzy nebyl zjištěn významný rozdíl ve velikosti předstihu x (při způsobu vedení dvojkolí pojížděnou hranou kolejnice) mezi kolejnicemi typu NT1_{R10} a NT3. Přestože předstih dotykového bodu v případě vedení dvojkolí přírubou je vždy přibližně o 20 % vyšší než při vedení dvojkolí pojížděnou hranou kolejnice, z provozních zkušeností DPMB vyplývá, že kolejnice typu NT1_{R10} vykazují i tak v obloucích malých poloměrů delší životnost. Konkrétní zjištěné hodnoty předstihu v oblouku o poloměru 20 m pro uvažované typy běžně provozovaných tramvají jsou uvedeny v **TAB. 2**.

TAB. 2 Konkrétní hodnoty předstihu x dotykového bodu okolku před dotykovým bodem jízdní plochy v oblouku o poloměru 20 m pro uvažované typy běžně provozovaných tramvají

TABLE 2 Specific values of the distance x between the wheel flange contact point and the wheel tread contact point in a curve of radius 20 m for the considered tram types of a common operation

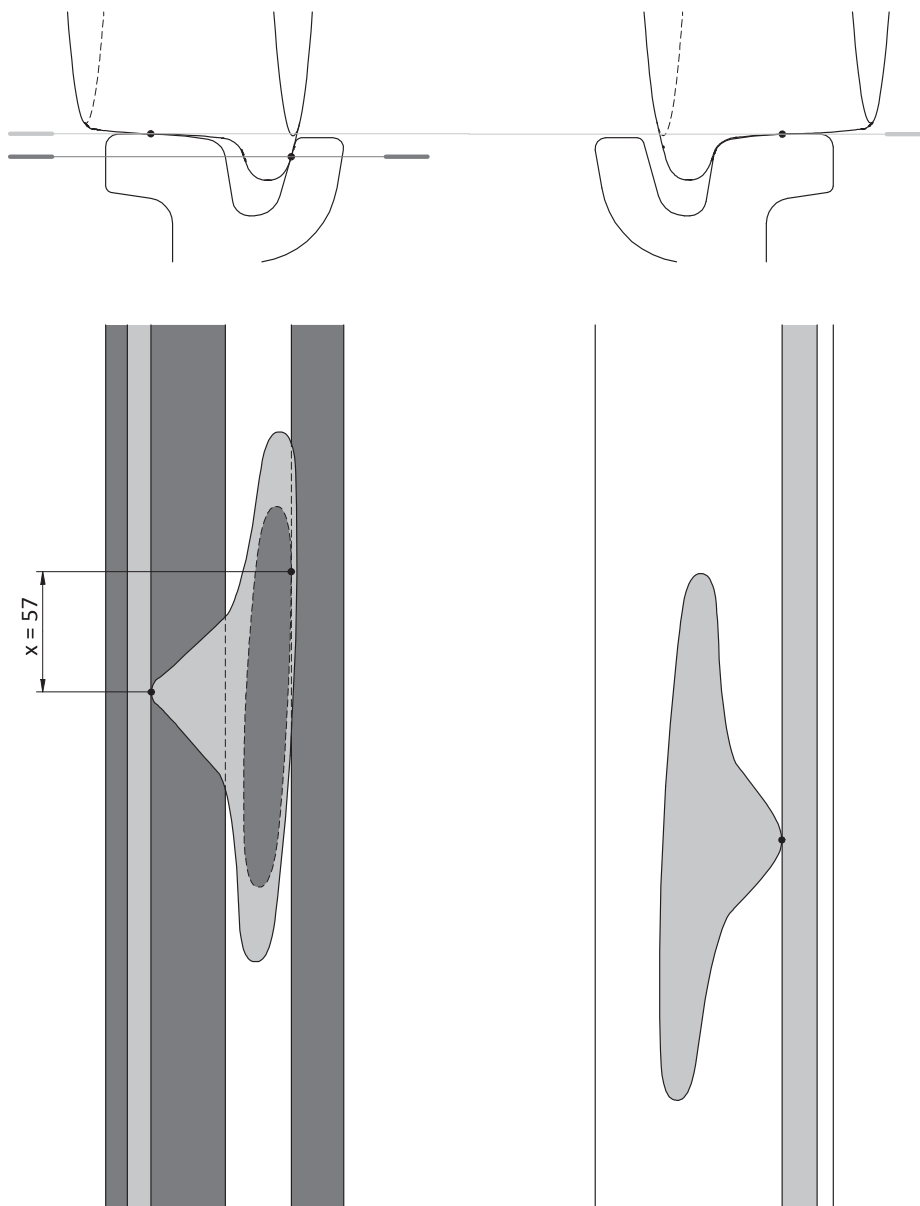
Typ tramvaje	Úhel náběhu	Předstih dotykového bodu x		
		NT1 _{R10} (pojížděná hrana)	NT1 _{R10} (příruba)	NT3
Vario	$2,72^\circ$	48	57	46
13T	$2,69^\circ$	41	49	40
EVO2	$2,55^\circ$	39	48	39

Z hlediska minimalizace nákladů na provoz běžných tramvají se tedy v obloucích velmi malého poloměru jeví používání kolejnic typu NT1_{R10} jako výhodnější oproti kolejnicím typu NT3.



Obr. 3 Postavení dvojkolí v koleji pí způsobu vedení dvojkolí pojj zdenou hranou vn ej ı kolejnice (kolejnice typu $NT1_{R10}$, rozchod koleje 1435 mm, úhel náběhu dvojkolí $2,72^\circ$, rozkolí 1380 mm, jízdní obrys DPMB-004)

Fig. 3 Position of a wheelset in a track in the course of the wheelset guidance by the running edge of the outer rail (rail profile type $NT1_{R10}$, track gauge 1435 mm, wheelset yaw angle 2.72° , wheelset back-to-back distance 1380 mm, wheel profile DPMB-004)



Obr. 4 Postavení dvojkolí v koleji při způsobu vedení dvojkolí přírubou vnitřní kolejnice (kolejnice typu $NT1_{R10}$, rozchod koleje 1435 mm, úhel náběhu dvojkolí $2,72^\circ$, rozkolí 1379 mm, jízdní obrys DPMB-004)

Fig. 4 Position of a wheelset in a track in the course of the wheelset guidance by the grooved head of the inner rail (rail profile type $NT1_{R10}$, track gauge 1435 mm, wheelset yaw angle 2.72° , wheelset back-to-back distance 1380 mm, wheel profile DPMB-004)

2.3 Nevyhovuj c ı postavení dvojkolí v koleji

Extr emn ı zp sob postavení dvojkolí v koleji je teoreticky dosažen v pr ıpad e vysokého úhlu náběhu dvojkolí, což je typické pro vozidla s velkým rozvorem pojezdu (historické dvounápravové tramvaje) v obloucích velmi malého poloměru s kolejniciami typu NT1_{R10}. Takto vysok ı úhel náběhu totiž zpusob ı, že dvojkolí se nachází jí za mezí vzpr ıčení ve voln m j zdn m kanálu a není tedy schopné se dotýkat kolejníc j zdn mi plochami svých kol (viz **obr. 5**). Pí takov m postavení dvojkolí v koleji by docházelo k velmi ne adouc ım silov m  cink m v kontaktu kol s kolejniciami, a proto tento stav nelze považovat za pr ıjateln ı. Jedná se však pouze o teoretické postavení dvojkolí v koleji, kdy kolej i dvojkolí uvažujeme jako tuhá tělesa. Ve skutečnosti vlivem právě ne adouc ıch silových  cink m může docházet u vozidla i koleje k deform ac ım, které tento typ postavení nedovolí, nicméně takové deformace jsou rovněž nežadoucí, jelikož mohou bít príčinou po kozene ı jak koleje, tak i vozidel samotných.



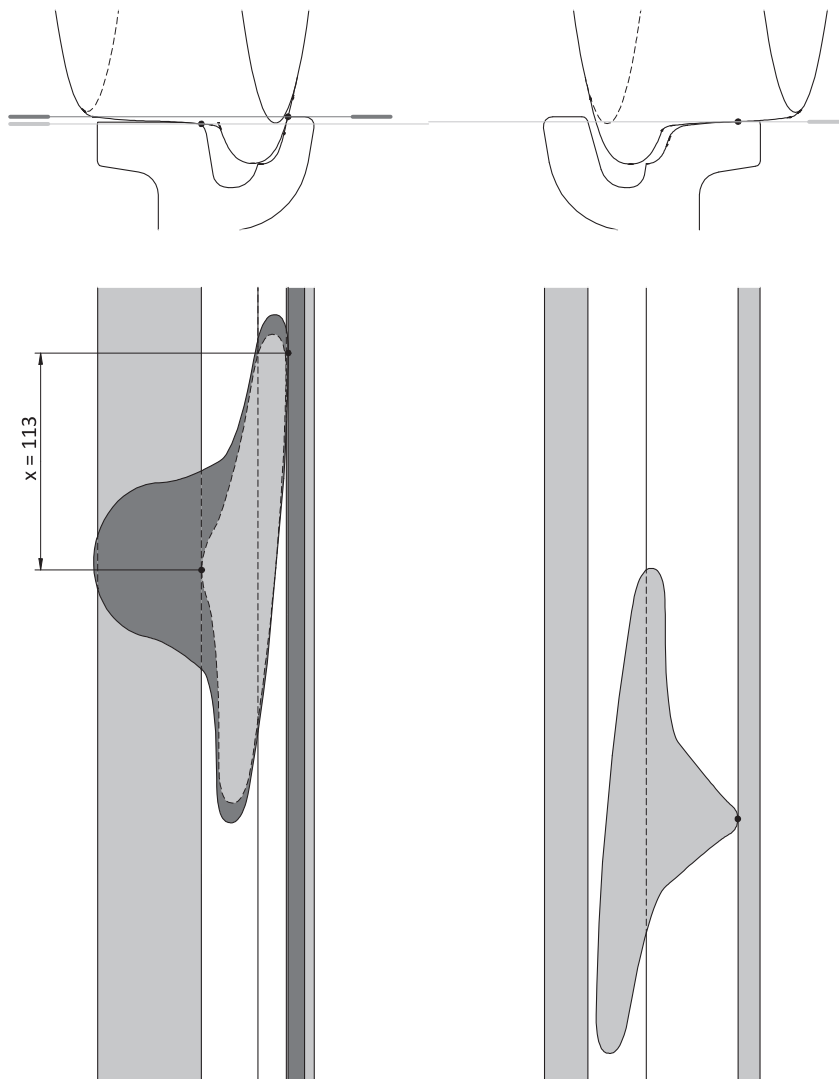
Obr. 5 Nep rijateln e postavení dvojkolí v koleji za mez ı vzpr ıčení dvojkolí ve voln m j zdn m kan lu (kolejnice typu NT1_{R10}, rozchod koleje 1435 mm,  hel n b ehu dvojkolí 5,16 , rozkolí 1380 mm, jízdní obrys DPMB-004)

Fig. 5 Unacceptable position of a wheelset in a track out of the wheelset diagonal position limit in a gauge play (rail profile type NT1_{R10}, track gauge 1435 mm, wheelset yaw angle 5.16 , wheelset back-to-back distance 1380 mm, wheel profile DPMB-004)

3 ZÁVĚR

Na základě uvedeného rozboru se provoz historických dvounápravových tramvají může jevit  ist e jen z hlediska minimalizace nákladů na zaji ten ı základní dopravní obslužnosti jako dlouhodob e neudr iteln ı. Některé  seky tramvajových tratí (oblouky malých poloměrů, výhybky a k ı en ı) nelze totiž z tohoto pohledu optimalizovat, mají-li se pr ızp sobit provozu vozidel s v razn e odlišnými parametry. Provozování historických vozidel má však t   své kulturní hledisko ve formě unikátního zachovávání historického dědictví. Navíc tato atrakce rovněž pr ısp v a ke zvyšování cestovního ruchu, jehož prínosy se projevují t   v jiných lokalitách daného města í regionu. Je tedy nepochybn e žadoucí hledat jist e kompromisy. Je možné např. v celé tramvajové síti stanovit tratě, kde provoz dvounápravových historických tramvají možní bude i za cenu m ırn e zvy en ch celkových nákladů. Dalí možnost, jak alespoň na jist e období roz ır ıt z hlediska nákladů pr ıjateln ı provoz historických dvounápravových tramvají, spo v a v dokonalé znalosti stavu opotřebení kolejníc v celé tramvajové síti. V rámci prováděné analýzy bylo totiž zji teno, že v nejméně pr ızniv m pr ıpad e (poloměr oblouku 18 m) lze zajistit bezpe n e postavení dvojkolí v koleji pí asi 40% opotřebení príruby (viz obr. 6). Je však zapotřebí doplnit informaci, že v pr ıpad e vedení dvojkolí pr ırubou, je vlivem vysokého úhlu náběhu predst ıh x p ıbli n e 3x v y  ı než u b  n e provozovaných tramvají (viz obr. 6). Lze totiž predpoklad at, že pr ıruba vnitřní kolejn ce se bude opotřebovávat do tvaru odpovídajícího vnitřní straně okolku dvojkolí s úhlem náběhu 2,5 3 , kterí pr ıslu ı provozu běžných typů tramvají. Pak okolek kola dvojkolí s v razn e v y  ı úhlem náběhu 5 6  se bude svojí vnitřní stranou dotýkat príruby

blízko jejího vrcholu. Tato skutečnost způsobí výrazný nárůst předstihu x . Při občasném provozu těchto historických tramvají by to však nemělo znamenat významné snížení životnosti kolejnic. Je však zapotřebí si uvědomit, že se jedná o řešení doplňující a nemůže být přijato jako jediné.



Obr. 6 Postavení dvojkolí s vysokým úhlem náběhu v koleji s opotřebenými kolejnicemi (kolejnice typu $NT1_{R10}$ v teoreticky opotřebeném stavu, rozchod koleje 1435 mm, úhel náběhu dvojkolí $5,16^\circ$, rozkolí 1380 mm, jízdní obrys DPMB-004)

Fig. 6 Unacceptable position of a wheelset in a track out of the wheelset diagonal position limit in a gauge play (rail profile type $NT1_{R10}$ in a theoretically worn state, track gauge 1435 mm, wheelset yaw angle $5,16^\circ$, wheelset back-to-back distance 1380 mm, wheel profile DPMB-004)

Literatúra

[1] H aba, A.: Posouzení vzájemného vztahu dvojkolí-kolej v obloucích tramvajových tratí. Souhrnná výzkumná zpráva DP-06-22, Univerzita Pardubice, 2022. [2] ČSN 73 6360-2: Geometrické uspoř ad anı koleje tramvajových tratí,  rad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkuřebnictv ı, Praha, 2017.



Resumé

Př ısp evok je zaměřen na problémy vyskytuj ıci se pří pr ıjezdu historických dvoun aprovov ych tramvají obloukem velmi malého poloměru (18÷20 m) v podmínkách brněnského tramvajového provozu. V  vodn ı části je popsáno postavení dvojkolí i celého podvozku í pojezdu v oblouku malého poloměru a s tím spojené důsledky t ykaj ıci se opotřebení koleje. Hlavní část příspěvku se zaměřuje na rozbor vzájemného vztahu dvojkolí – kolej, kterí je prezentován formou příčných a podélných řezů kontaktní rovinou, a to jak pro historické dvoun aprovov e tramvaje, tak i pro aktuálně b ežn e provozované tramvaje. Uvařov any jsou přítom dva r uzn e jmenovit e tvary příčných profilů hlav kolejnic (NT1_{R10} a NT3). V z av erecn e části je pak provedena diskuze nad mořn ym řeřen ım analyzovaných problémů souvisej ıcich s provozem historick ych dvoun aprovov ych tramvají.

Summary

The paper is focused on the problems occurring in the course of the 2-axle historical tram types passing through very small radius curves (18÷20 m) in a condition of the Brno's tram traffic. In the introduction a position of a wheelset or even a bogie or a running gear in a small radius curve is described in connection with results related to rail wear. The main part of the paper is concerned to the wheelset – track interaction analysis which is presented in a form of lateral and longitudinal cross-sections through the contact plane for the 2-axle historical tram types as well as the presently operated trams. The two different nominal rail profiles (NT1 and NT3) are considered in this case. In the conclusion a discussion about the solution of the analyzed problems connected with the 2-axle historical tram types operation is carried out.

