**沈阳地铁10号线轮轨关系、弓网关系测试日报**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 试验项目 | 轮轨关系、弓网关系 | | 试验区段 | 丁香公园-张沙布  （K00+300-K27+149） | |
| 测试日期 | 2020.04.09 | | 编制日期 | 2020.04.09 | |
| 测试人员 | 赵梦拴、王天柱、张志鑫、徐倩、张冰、牟善文 | | 测试单位 | 铁科院 | |
| **车辆动力学响应**  **一、试验概述**  （1）测试内容  运行稳定性、运行平稳性。  （2）测试工况  测试用车：1001车，第1车；  测试时间：2020年04月09日03:40~06:00；  最高运行速度80km/h。张沙布站至丁香公园站线路长度约为26.85km，最小曲线半径为R330m。  测试完成情况如表1所示。  表1　 测试完成情况统计   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | 序号 | 测试区段 | | | | 试验线路  （上行线/下行线） | 最高运行速度（km/h） | | 始发站 | 始发时间 | 终到站 | 终到时间 | | 1 | 张沙布站 | 03:43 | 丁香公园站 | 04:09 | 上行线正向 | 80 | | 2 | 丁香公园站 | 04:30 | 张沙布站 | 04:56 | 下行线正向 | 80 |   **二、评判标准**  表2 评判标准   |  |  |  | | --- | --- | --- | | 运行稳定性 | 脱轨系数 | Q/P＜0.8 | | 轮重减载率 | ΔP/P≤0.6 | | 轮轴横向力(kN) | ≤35.42 | | 运行平稳性 | 垂向平稳性 | W<2.5 | | 横向平稳性 | W<2.5 |   **三、测试数据及分析**  （1）测试结果  沈阳地铁10号线1001车的1车车辆动力学响应测试数据如下。  表3 车辆动力学响应-运行稳定性、平稳性第一趟测试结果（上行线正向）   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | 项点 | 数值 | 速度(km/h） | 里程 | 线况 | | 脱轨系数 | 0.62 | 71.7 | 19.569 | R350 | | 轮重减载率 | 0.33 | 66.3 | 4.459 | R350 | | 轮轴横向力(kN) | 24.29 | 72.8 | 24.660 | 直道 | | 横向平稳性 | 2.20 | 72.5 | 22.925 | R1500 | | 垂向平稳性 | 2.11 | 71.8 | 10.417 | R1500 |   表4 车辆动力学响应-运行稳定性、平稳性第二趟测试结果（下行线正向）   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | 项点 | 数值 | 速度(km/h） | 里程 | 线况 | | 脱轨系数 | 0.32 | 52.6 | 13.744 | R340 | | 轮重减载率 | 0.3 | 70.2 | 4.507 | 365 | | 轮轴横向力(kN) | 24.41 | 69.5 | 24.735 | 直道 | | 横向平稳性 | 1.96 | 73.7 | 2.25 | R2500 | | 垂向平稳性 | 2.08 | 62.2 | 3.919 | 365 |  1. 主要问题及明细   无。   1. 问题对比分析   无。  **4　初步结论及建议**  （1）结论  运行稳定性指标符合评定标准的要求；  运行平稳性中横向和垂向平稳性指标均符合评定标准的要求。  （2）建议  无。 | | | | | |
| **编制单位** | 中国铁道科学研究院集团有限公司 | | | | |
|  | **姓　　名** | **签　　名** | | | **日　　期** |
| **编　　制** | 王天柱、牟善文、王军伟 |  | | | 2020.04.09 |
| **审　　核** | 赵梦拴、徐倩、张冰 |  | | | 2020.04.09 |

制表单位：中国铁道科学研究院集团有限公司 保存年限：长期