

# POPIS LOKOMOTIVY ŘADY 123

## Vývoj a výroba

Potřeba dalších nákladních elektrických lokomotiv ve druhé polovině šedesátých a na počátku sedmdesátých let stála u zrodu lokomotivní řady E 469.2 (122) a následně i E 469.3 (123). Lokomotivy řady E 469.2 (122) byly dodány v roce 1967, řada E 469.3 (123) následovala v roce 1971. Na poslední vyrobené lokomotivě E 469.3030 byly testovány podvozky II. generace. Tato prototypová lokomotiva byla v roce 1988 přeznačena na řadu 124, konkrétně je značena jako 124.601-6 a slouží na ŽŽO v Cerhonicích. V roce 2004 dostala nový slušivý nátěr.

## Provoz

Provozní určení lokomotiv řad 122 a 123 se oproti řadě 121 nezměnilo - vozba nákladních vlaků a dříve často i přeprava uhlí z Mostecké oblasti. V menším množství vedou tyto stroje osobní vlaky v mostecko-chomutovské oblasti. Nejčastěji lze však lokomotivy řad 122 a 123 spatřit v čele průběžných nákladních vlaků v okolí Ústí nad Labem, např. v relacích Ústí nad Labem-Všetaty, Děčín-Nymburk, Děčín-Kralupy nad Vltavou. Zajímavým výkonem řady 123 turnusové skupiny 121 je vozba nákladních vlaků Kralupy nad Vltavou-Kralupy Kaučuk. Řada 123 slouží i na postrku. Narozdíl od řady 121 jsou novější lokomotivy 122 a 123 ještě plně v provozu, ačkoliv jejich technický stav není o mnoho lepší. Nanejvýš se provádí oprava laku. Veškeré lokomotivy obou řad jsou deponovány v DKV Ústí nad Labem, provozní jednotka Ústí nad Labem.

## Mechanická část

Z konstrukčního hlediska se oproti lokomotivám řady 121 řady 122 a 123 změnilo méně, než by se dalo očekávat podle skříně s novými čely. Skříň svařovaná z ocelových plátů se až na detaily shoduje se skříní řady 130. Narozdíl od řady 121 mají nástupnické řady 122 a 123 stanoviště strojvedoucího přístupná z obou stran. Zvenčí se řada 122 dá od řady 123 rozeznat podle hliníkové ozdobné lišty, lemující spodní část skříně. Mezi stanovišti se nachází strojovna, osvětlená z každé strany třemi velkými a jedním malým obdélníkovým oknem. Otočnými čepy umístěnými pevně v rámu skříně je skříň spřažena se dvěma podvozky po dvou hnacích nápravách. Dvojkolí jsou klasické konstrukce s hvězdicemi a obručemi a v rámu podvozku jsou vedena svislé trny. V rámu každého podvozku jsou pevně uloženy dva trakční motory s kloubovými spojkami, pohánějící dvojkolí jednostranným čelně ozubeným převodem. Skříň lokomotivy je na podvozcích uložena prostřednictvím listových pružin sekundárního vypružení. Primární vypružení je provedeno listovými pružnicemi, doplněnými vinutými ocelovými pružinami. Lokomotiva je vybavena ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou systému DAKO DK-GP a přímočinnou brzdou. Ruční brzda lokomotiv řady 122 a 123 působí oproti řadě 121 jen na jedno dvojkolí přilehlého podvozku. Rozdílné jsou i použité brzdiče - samočinná tlaková brzda lokomotiv 122 a 123 je již z výroby řízena dvěma brzdiči DAKO BS2 a kohoutové brzdiče přímočinné brzdy nahradily novější brzdiče DAKO BP. Lokomotiva řady 122 má dva pístové kompresory Kovopol K 1 s elektrickým pohonem, zatímco u řady 123 je použit stejný počet pístových tříválcových kompresorů typu 3 DSK 100, rovněž elektricky poháněných. Mezi podvozky jsou pod hlavním rámem zavěšeny dvě hlavní vzduchové jímky ( $p = 9$  bar, resp. 10 bar u řady 123), jejichž celkový objem je 1 110 l. Dva pomocné vzduchojemy mají objem celkem 240 l. Brzdový rozváděč je typu DAKO LTR. Písty celkem čtyř brzdových válců o průměru 12" ( $p_{max} = 4$  bar) jsou pákovým spřaženy s brzdovými špalíky, oboustranně brzdícími všechna dvojkolí. Zásoba písku v osmi písečnicích činí 320 kg.

## Elektrická část

Elektrická část se prakticky shoduje s řadou 121. Byly použity modifikované trakční motory, v rámci řad 121, 122 a 123 ale s rozdílným výkonem. Jedná se o stejnosměrné sériové šestipólové elektromotory s pomocnými póly. Motory jsou řazeny do dvou větví, řazených sériově nebo paralelně (sérioparalel). Regulace výkonu je odporová, rozjezdové odporníky jsou umístěny na střeše lokomotivy. Odporníky jsou zhotoveny z litého železa a nejsou trvale zatížitelné. Stykače jsou spínány elektropneumatickým pístovým servomotorem, ovládaným ze stanoviště volantem řídicího kontroléru. Sběrače proudu jsou dvouramenné koncepce. Palubní síť má napětí 48 V a je napájena z oceloníkové akumulátorové baterie o kapacitě 120 Ah. Vlakový zabezpečovač je typu LS IV. Lokomotivy jsou konstruovány pro mnohočlenné řízení a umožňují tak jízdu dvou spřažených lokomotiv řízených jediným strojvedoucím.

**Zdroj:** <http://www.atlaslokomotiv.net/>