● SSOD/LAT, TB0, jiné dveře a systémy ... str. 1 ● Praktické informace pro předsedy základních organizací pro přípravu podkladů pro návrh na zápis změny zapsaných údajů do spolkového rejstříku ... str. 1 a 3 ● Výročí 110 let trati Moravské Bránice – Oslavany ... str. 2 ● Pískovací systémy Tribotec v současnosti a jejich budoucí vývoj ... str. 3 a 4 ● Simulátore, simulátore..., co v tobě přebývá? ... str. 3 a 4 ● Vládní vlak ... str. 4 ●

číslo 5-6
30. března 2022
ročník 75

FSČR Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

SSOD/LAT, TB0, jiné dveře a systémy

Ve čtvrtek 27. ledna se konalo společné jednání zástupců FSČR se zaměstnanci GŘ ČD nad problematikou režimů ovládání dveří na tažených vozidlech vozového parku společnosti ČD a.s. Tomuto předcházelo již několik předchozích jednání toto téma.

FS **opakovaně** upozorňuje GŘ ČD na dvě zásadní věci:

● Řídící dokumenty, které nařizují provozním zaměstnancům konkrétní chování vztažmo k provozu jednotlivých režimů dveří, jsou psány tak **enormně složitě**, že jim provozní zaměstnanci (zdaleka ne jen strojvedoucí) vůbec nerozumí. Je zcela patrné, že je-li jakýkoli řídící dokument natolik složitý, že mu zaměstnanec nerozumí, nemůže být takový systém (chování) použitelný. Pokud mu zaměstnanci nerozumí, nebudou (nemohou) jej aplikovat a používat. Pakliže jej nemůžou používat, systém není funkční a nemůže být nadále apelováno na jeho používání.

● Jednotlivé systémy **nejsou po technické stránce** pro nasazení v rutinním provozu v žádném případě připraveny a v provozu nefungují buďto vůbec, nebo v horším případě ovlivňují jinak bezchybný provoz dalších vozidel (příkladem budiž řada 362 s WTB komunikací).

Otázka tedy zní: jak je možné, že GŘ ČD trvá na používání systémů ovládání dveří, které k tomuto nejsou vůbec připraveny?

GŘ ČD také jednotlivá HV vybavilo ovládacími prvky k ovládání nástupních dveří – včetně vyhodnocení jejich uzavření – avšak způsob ovládání těchto režimů nebyl provozním zaměstnancům nijak oznámen!

Zcela nabíledni je také otázka, je možné, že GŘ upraví/vybaví jednotlivá vozidla nějakými systémy, avšak provozním zaměstnancům toto nikterak neoznámí?

Českým drahám byl odeslán dotaz, zdali vnímají jako **bezpečnostní riziko** fakt, že jednotlivá (hnací) vozidla jsou vybavována novými ovládacími prvky, avšak s novými způsoby ovládání dveří zaměstnanci nejsou nijak seznámeni buďto vůbec, nebo až s odstupem i půl roku. Přičemž opět upozorňujeme, že řídící dokumenty nařizují zaměstnancům s tímto systémem spolupracovat ihned. Odpověď ČD (stanovisko odboru 18) připojujeme níže:

»V úvodu našeho stanoviska bychom rádi nejprve uvedli na pravou míru nepřesnou informaci k obsahu setkání a prezentace konané 27. ledna 2022. Jednání se týkalo praktického předvedení návrhu na ovládání přemostění záchranné brzdy při současném použití systému TB0 na lokomotivě ř. 362 a nebylo určeno k projednání systému SSOD.

Příslušný návrh obsluhy řeší dočasnou možnost použití obou systémů i přes konstrukční chybu, která byla na lokomotivách ř. 362 identifikována. Předvedení obou systémů proběhlo úspěšně a dle scénáře, který již zaměstnanci GŘ měli v provozu ověřený

Po stržení záchranné brzdy bylo tzv. „trojhmatem" aktivováno přemostění a vlak pokračoval v jízdě bez zastavení. Došlo pouze ke snížení rychlosti vlaku o cca 30 km/h. Návrh však FS odmítla a doporučila namísto prezentovaného „trojhmatu" systém TB0 vůbec nepoužívat, přestože většina strojvedoucích obsluhu systému ovládání dveří v režimu TB0 bezpochyby zná a jeho výhodám z hlediska bezpečnosti rozumí. K návrhu obsluhy neměla připomínek pouze FVČ. I vlakové čety totiž mají zájem na zvyšování úrovně zabezpečení nástupních dveří a existují-li v provozu potíže s použitím systému SSOD, pak se logicky nabízí použití záložního systému TB0 jako druhého nejbezpečnějšího v pořadí.

Z důvodu odmítavého stanoviska FS bylo z pozice GŘ vydání navrženého dočasného opatření zastaveno a O18 ve spolupráci s O12 se nyní plně soustředí na urychlené odstranění chyby na lokomotivách ř. 362. Za tímto účelem proběhla dne 1. 2. 2022 v žst. Plzeň hl.n. oprava lokomotivy 362.126, která se tak stala první s odstraněným konfliktem systémů TB0 a přemostění záchranné brzdy NBÜ. Oprava na dalších lokomotivách následuje.

Uvedený příklad ilustruje součinnost GŘ s odborovými organizacemi při řešení provozní problematiky a skutečnost, že námětům a stanoviskům odborů věnují specialisté GŘ velkou pozornost a v odůvodněných případech je promítají do přijímaných opatření a řešení.

Ale vraťme se k tématu příspěvku. „Složitost" obsahu Opatření, která řeší problematiku použití SSOD, resp. i TB0, je zapříčiněna zejména nutností zohlednit jak relativně velké množství možných odchylek v ovládání vozidel konkrétních řad, tak předpisy předepsané technologické postupy a podmínky v jednotlivých provozních situacích. Bohužel ČD provozují větší množství různých řad vozidel, ať jde o osobní vozy nebo hnací vozidla, a tomu odpovídá rozsah vydaných dokumentů. „Složitost» pravidel je pak v provozu dána nutností zohlednění možných variant řazení souprav z vozidel různé vybavenosti. Po dosažení odpovídajícího počtu shodně technicky vybavených vozidel se bude přístup provozních zaměstnanců jevit jako zřetelně jednodušší.

Pokud je vše funkční, systém ovládání dveří je již nyní v principu jednoduchý. Abychom práci provozních zaměstnanců dále usnadnili, přislíbili jsme zástupcům FS ČR a jejich kolegům vydání zjednodušených pomůcek, které přehledněji popisují postupy pro použití systému ovládání dveří, včetně jejich vzájemné zastupitelnosti, pokud je možná. Tyto pomůcky už byly vydány a distribuovány na tablety strojvedoucích a poskytnuty dotčeným OJ ČD pro využití i ostatními zaměstnanci, včetně členů obsluhy vlaku. Jsme přesvědčeni, že na základě těchto pomůcek je možné ověřit jednoduchost principiálního přístupu k použití systému ovládání dveří.

V zásadě platí, že pokud souprava vlaku splňuje podmínky pro zapnutí ovládání dveří, zajistí zaměstnanec, např. vlakvedoucí, vygenerování informace o dostupnosti konkrétního systému pro strojvedoucího a ten jej, právě na základě této informace, na HV aktivuje.

Dále se postupuje podle technologických postupů v daných provozních situacích tak, aby byla zajištěna maximální bezpečnost cestujících, resp. i přítomného personálu ČD. Dále bylo dohodnuto vytvoření a zpřístupnění on-line školící lekce s postupy použití a ovládání systémů nástupních dveří. V současnosti O18 řeší zadání a výrobu této lekce.

Co se týče „řádného» proškolení a seznámení s problematikou, vydané dokumenty byly součástí pravidelného školení provozních zaměstnanců jak v době prvního vydání, tak po následně vydaných změnách. Vlastní školení zajišťuje DVI.

Co se týče technické stránky vybavení vozidel, O18 vydával zmíněná Opatření a Směrnice na základě informace od O12 o dosazení potřebných zařízení na vozidla. Zároveň provedli zaměstnanci O18 vždy ověření funkčnosti systémů před spuštěním provozu na jednotlivých soupravách řazených z vozidel s deklarovanou dostupností SSOD. I přes prováděná ověření funkčnosti se posléze za praktického nasazení projevily u některých řad vozidel, zejména hnacích, technické problémy s funkčností SSOD, resp. s kombinací TB0 a NBÜ. Ty se nyní odstraňují, jak je uvedeno v úvodu naší odpovědi.

Opatření k provozu vlaků v SSOD je v zásadě jednoduché a je koncipováno tak, že systém se aktivuje pouze tehdy, je-li dostupný a funkční na všech vozidlech na vlaku, tedy včetně hnacího vozidla. Pokud tato podmínka není splněna, systém na tomto vlaku nesmí být aktivován. Zároveň však platí, že je-li možné v případě zjištění závady SSOD na vybaveném vlaku použít systém TB0, lze jej na tomto vlaku aktivovat a zajistit tak vyšší bezpečnost cestujících a zaměstnanců než u dosud používaného systému TB5.

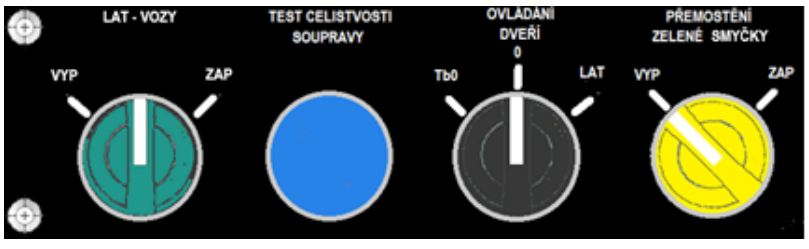
Nový zobrazovací prvek na hnacích vozidlech je podpůrný prvek, který pouze informuje strojvedoucího o poslední poloze neretovaného ovladače odblokování dveří a nenahrazuje kontrolku zavření dveří (uzavření zelené linky). Tato kontrolka na hnacích vozidlech zůstala. Způsob ovládání SSOD se tedy nijak nezměnil. O novém zobrazovacím prvku jsme informovali provozní zaměstnance co nejrychleji po provedené instalaci.«

Celá situace pro nás není v žádném případě uzavřena. Zaměstnavatel nemůže v žádném případě nutit své zaměstnance – nebo jim v řídících dokumentech stanovovat – povinnost použití systémů, které sám zaměstnavatel nemá vůbec připraveny k rutinnímu nasazení do ostrého provozu.

Velmi by nám však v našem snažení pomohla interakce vás, kolegů. Dle našich pozorování nejezdí ani čtvrtina vlaků s propojenými kabely UIC vedení a sami si tak vlastně diskvalifikujeme řešení tohoto systému. Proto prosíme, všude tam, kde je to možné (a nařízené), zapínejte veškeré stanovené režimy ovládání dveří a i jiné systémy! V případě jejich nefunkčnosti na toto patřičným způsobem poukazujte! Není nic horšího, než když nám na společném jednání oznámí protistrana, že informaci o problémech nemá a vidí tak systém v pořádku a nasadí jej tedy do provozu. Sami sobě jsme tedy katy… Je to potřeba?

To, že zaměstnavatel nemá svoji vlastní techniku v pořádku a nutí nás do jejího používání, není přece problém zaměstnanců. Případná – ne zanedbatelná – zpoždění či jiné komplikace si zaměstnavatel jistě zdůvodní. Sám ví přece nejlépe, v jakém stavu má vlastní techniku.

Antonín Sehnal



Přepínač dveří

České dráhy vypsaly výběrové řízení na pronájem motorových jednotek

České dráhy vypsaly výběrové řízení na pronájem až 23 motorových jednotek. V případě získání těchto vozidel plánují jejich nasazení ve Středočeském a Pardubickém kraji. Tyto jednotky nabídnou cestujícím vyšší komfort cestování. Dozorčí rada společnosti již záměr pronajmout motorové vlaky schválila.

České dráhy chtějí nájmem překlenout dobu do dodání nových motorových jednotek PESA nebo řešit provoz na tratích, u kterých je plánovaná modernizace a o pořízení moderních vozidel se bude teprve rozhodovat.

„Chceme nabídnout cestujícím komfort, který bude odpovídat požadavkům dnešní doby, co nejdříve. Nízkopodlažní vlaky, o které máme zájem, nabídnou pohodlnější a bezpečnější cestování osobám se sníženou pohyblivostí, seniorům, ale i cyklistům nebo maminkám s kočárkem. Pronájem nám umožní zvýšení kvality služeb ve velmi krátké době například ještě před dodáním úplně nových souprav od polského výrobce PESA," říká člen představenstva ČD a náměstek pro osobní dopravu Jiří Ješeta.

Společnost poptává pronájem až dvaceti motorových jednotek typu DMU 140 a tři jednotky nebo vozy typu DMU 70. Vozidla mají být nízkopodlažní s kapacitou přibližně 140, resp. 65 míst k sezení, musejí mít universální prostor pro přepravu osob na vozíku, kočárků a jízdních kol a jejich rychlost by měla být alespoň 120 km/h, resp. 90 km/h. Doba pronájmu je plánovaná na 56 měsíců s možností čerpat další tříletou opci.

Pronajaté vlaky by měly být nasazeny především ve Středočeském a Pardubickém kraji. Mohly by se objevit například na tratích Praha – Rudná u Prahy – Beroun – Rakovník, Praha – Kladno, Choceň – Litomyšl a Česká Třebová – Moravská Třebová. Jejich přesné nasazení bude projednáno s objednateli.

(jk)

Změny zapsaných údajů do spolkového rejstříku – informace pro předsedy základních organizací

Každý předseda výboru základní organizace se v průběhu svého funkčního období setká s nutností informovat rejstříkový soud o tom, že v základní organizaci proběhly řádné či doplňující volby a v důsledku toho došlo k personálním změnám ve složení výkonného orgánu, tzn. výboru a revizní komise.

Ačkoli mají být změny rejstříkovému soudu oznámeny bez zbytečného odkladu poté, co k nim došlo, často se tak v praxi neděje a tuto povinnost někteří předsedové odkládají, a to mnohdy na neurčito. Tato praxe však není vhodná, protože zapsané údaje odporující skutečnému stavu mohou mít nezanedbatelné právní důsledky. Pro veškeré údaje, které jsou zapsány ve veřejném rejstříku, totiž platí tzv. princip materiální publicity, kdy platí předpoklad, že údaje v rejstříku zapsané jsou účinné. A proti tomu, kdo jednal s důvěrou ve správnost zápisu, nemůže ten, koho se zápis týká, namítat, že neodpovídá faktickým skutečnostem. Zastaralé zveřejněné údaje navíc ztěžují jednání s jinými osobami či institucemi, např. znemožňují jednání s bankou (založení a nakládání s účtem) a mohou vznikat problémy při uzavírání smluv. Nepodání návrhu na změnu zapsaných údajů ve spolkovém rejstříku naplňuje také skutkovou podstatu přestupku dle přestupkového zákona, za který lze uložit pokutu.

Proto doporučuji, aby si každá základní organizace svědomitě hlídala, zda zápis ve spolkovém rejstříku odpovídá skutečnosti, a v případě rozporu tento co nejdříve odstranila. Předejde se tak složitým situacím, kdy se při zápisu personálních změn nového výboru a revizní komise zjistí, že původní členové nebyli ve spolkovém rejstříku zapsáni vůbec.

Jakmile tedy zástupci základní organizace shromáždí relevantní dokumenty k zápisu změn, smluvní advokáti FSČR jim poskytnou v této záležitosti odbornou pomoc a pomůžou s vyplněním návrhu na zápis změny zapsaných údajů. Aby však tato spolupráce byla co nejefektivnější, věnujte pozornost následujícím praktickým radám a podnětům.

Veřejné rejstříky vedou krajské soudy pro ty základní organizace, které mají své sídlo v obvodu tohoto krajského soudu. Asistenci pro podávání návrhů na zápis změn do spolkových rejstříků v Čechách zajišťuje pro větší efektivitu Mgr. Gustav Valenz, návrhy na zápis změn do spolkových rejstříků na Moravě zajišťuje Mgr. Jana Vargová. Skutečnost, že předsedové základních organizací budou v kontaktu s příslušným smluvním advokátem, velmi urychlí celý proces návrhu na zápis změn. Není proto vhodné zasílat podklady sloužící výhradně k návrhu na zápis změn přímo na Prezidium FSČR.

Veškeré změny, které budou do spolkového rejstříku zapisovány, je nutné důkazně podložit dokumenty. Vzory dokumentů, které budou rejstříkovému soudu sloužit jako důkazy, jsou přístupné po přihlášení na webových stránkách *www.stephenson.cz*, a sice ve složce „Dokumenty", kategorie „Registrace ZO".

Pokračování na str. 3

Výročí 110 let trati Moravské Bránice – Oslavany

V červenci letošního roku uplyne 110 let od doby, kdy přijel první vlak do Oslavan. Je to asi 9,2 km dlouhá trať, vycházející ze železniční stanice Moravské Bránice. Je málo stanic v síti ČD, které tolikrát měnily název: od otevření tratě Střelice – Hrušovany nad/Jev. roku 1870 byl název Kanitz-Eibenschitz, od roku 1918 do 1922 Kounice-Ivančice, poté do protektorátu Dolní Kounice, za protektorátu Kanitz (Mähren). Připomeňme si, že protektorátní hranice procházela asi ve 2/3 Ivančického viaduktu; tehdy byly Mor. Bránice pohraniční stanicí. Po válce do března 1946 se vrátil předválečný název Dolní Kounice, poté byl název stanice Mor. Bránice - Dolní Kounice, a to až do roku 1975, kdy se název změnil na Moravské Bránice, což trvá dosud.

A proč se v názvu objevují Dolní Kounice? Je to starobylé městečko, známé torzem premonstrátského kláštera a zámkem. Leží asi 3,5 km od nádraží a z okolních obcí je největší.

Lokální trať do Oslavan se úředně nazývala KIOD (Kounicko-Ivančicko-Oslavanská dráha), její správa se nacházela v Brně. Byla společná i pro dráhy Újezdec – Luhačovice (v provozu), Nezamyslice – Morkovice (zrušena 1998), Kuřim – Veverská Bítýška (zrušena 1936), Brno Černovice – Líšeň (roku 1949 provoz převzal Dopravní podnik města Brna).

Moravské Bránice měly 5 dopravních a 3 manipulační koleje, 3 vodní jeřáby a 2 čisticí jámy. Po otevření KIOD byla údajně zprovozněna kusá kolej č. 8 na ivančickém zhlaví, kde dle pamětníků byl vodní jeřáb, čisticí jáma, některá literatura uvádí, že tam byla i točna. Toto se nezdá pravděpodobné, v Ivančicích ani Oslavanech točna nebyla. Na plánu žst. Mor. Bránice z roku 1945 již kolej č. 8 zakreslena není.

Někdy v padesátých letech byla zrušena čisticí jáma v koleji č. 4, zůstala v koleji č. 2, dosti nevhodně umístěná až těsně u návěstidla na silůveckém zhlaví. Byly problémy s odvážením popela; musela se krátkodobě vyloučit kolej č. 1 a 3, aby se k jámě dostalo silniční vozidlo. Po mnoha létech petic a žádostí byla ve vhodné poloze a dosahu silničního vozidla vybudována čisticí jáma v koleji č. 6 až na přelomu let 1977–1978, to je na konci parního provozu. Kanál je zakryt dřevěnými trámky a měl by tam být dosud.

Staniční budova v Moravských Bránicích je provedena v charakteristickém slohu pro budovy StEGu, zde většího provedení označovaného jako II (budovy byly stavěny ve 4 velikostech). Objekty stejné velikosti byly i ve Střelicích, Miroslavi, Hrušovanech n/Jev. Společnost StEG trať Střelice – Hrušovany n/Jev. – Stadlau/Znojmo otevřela roku 1870, zestátněna byla roku 1909.

Ale vydejme se již na cestu. Zpočátku jde kolej rovnoběžně s kolejí hrušovanskou asi 1,2 km, poté tato odbočuje na Ivančický viadukt. Ten byl již popsán v řadě publikací, proto jen pár slov. Starý most byl v provozu 108 roků (1870–1978), bylo uvažováno zachovat ho jako technickou památku. Je 375 m dlouhý a 43 m nad hladinou řeky Jihlavy. (Údaje se v různých pramenech nepatrně liší.) Řadu let trvala jednání mezi tehdejší správou Střední dráhy v Olomouci a Technickým muzeem v Brně. Avšak roku 1991 se začala hroutit opěra na krumlovské straně; musela být provedena demontáž krajního pole. Nakonec roku 1999 byla provedena demontáž dalších 4 polí a 4 pilířů. Do dnešní doby (2022) zůstalo zachováno 1 pole s 1 pilířem při bránické opěře. Nový most je v těsné blízkosti starého mostu po proudu řeky.

Jakmile se tratě rozejdou, oslavanská trať odbočí do zářezu; po vyjetí z něho je možno celý most nějakou dobu vidět. Po 3 km z Mor. Bránic následuje zastávka Ivančice-letovisko. Byla otevřena roku 1940. Asi 1 km nad ní je minirozhledna, resp. výhledna, s pěkným výhledem do údolí. (Vede k ní od zastávky turistická značka.) Pod zastávkou je u řeky množství chat s možností koupání – tzv. „Skřipák“ = Skřipský mlýn (některé mapy i literatura udávají Stříbský mlýn). Asi po 1 km končí traťová rychlost 40 km/hod., dále je 30 km/hod. až do Oslavan. Rozhodný spád je v úseku Mor. Bránice – Ivančice 13 ‰, rozhodné stoupání i spád v úseku Ivančice–Oslavany je 8 ‰. Pn vlaky zde měly ze Střelic do Oslavan normu zatížení T 950 t.

Všechny výměny v obou stanicích byly „na ruku“. Obě stanice byly bez odjezdových návěstidel. Vjezdová návěstidla byla v Ivančicích – 2znaká. V Oslavanech bylo atypické vjezdové návěstidlo. Byl to červený terč, uprostřed kterého byl vyříznutý otvor pro žárovku, která blikala, když byl vjezd dovolen. Něco podobného jako přivolávací návěst.

Ivančice – první zmínka je z roku 1221. Ve 14. a 15. století to bylo královské město. Známá je i tiskárna Jana Blahoslava (přestěhována později do Kralic nad Oslavou). Ze známých rodáků jmenujme malíře Alfonse Muchu a herce Vladimíra Menšíka. Ze zastávky Ivančice-město je necelý kilometr k malé rozhledně Réna; přecházíme řeku Jihlavu, nedaleko je soutok Jihlavy a Rokytné, soutok Jihlavy a Oslavy je asi 1 km proti proudu. Z rozhledny je pěkný výhled na město. To lze přehlédnout i z věže kostela na náměstí; věž má atypický tvar a v sezóně je přístupná pro turisty. V minulosti byly Ivančice pověstné pěstováním chřestu.

Trať pokračuje do Oslavan, kam je to zhruba 4 km. Vede vcelku po rovině, obtížnější místo s asi 300 m stoupáním 8 ‰ a obloukem 90 stupňů je za přejezdem hlavní silnice Ivančice–Oslavany. Následuje větší počet ostrých oblouků – z těchto důvodů je v úseku Oslavany – Mor. Bránice a zpět zakázán postrk.

Nádraží Oslavany je krátká stanice se 2 dopravními a 1 manipulační kolejí. Vešlo se sem maximálně 8 vozů Vsa. Staniční budova je přízemní. Trať pak pokračuje dále jako 3 vlečky, a to k uhelnému prádlu v těsné blízkosti elektrárny; tato byla nejdelší – přes 400 m. Na vlečkových kolejích docházelo k manipulaci s uhelnými vozy, vlastní vlečka do elektrárny do míst vykládky odbočovala na vjezdovém zhlaví stanice vpravo, byla nepříznivě trasována, pravý, pak levý oblouk, vše ve stoupání.

Oslavany jsou velmi staré městečko, první písemná zmínka o nich je již z roku 1104. Ve 13. století byl založen klášter cisterciaček, jenž byl v 16. století přestavěn na zámek.

Uhlí se začalo nacházet a sbírat nejprve u ložisek vycházejících na povrch. To je doloženo od roku 1760. Dolování začalo v letech 1770–1780. Udává se, že v revíru bylo začátkem 20. století 23 šachet, z toho 10 pouze větracích. Jiný pramen uvádí až 30, od nejsevernější šachty Pionýr u Zastávky až po šachtu Svatotrojickou (nejjižnější) mezi Oslavanami a Novou Vsí. Celý revír se táhne severojižním směrem ze Zastávky do Oslavan v délce asi 9 km a šířce 1 km. Jisté je, že v roce 1971 bylo v celém RUD (Rosické uhelné doly – poslední úřední název pro rosicko-oslavanský revír) ještě v činnosti 6 šachet.

Zde jedna zajímavost: specialitou toho revíru byly tzv. bulky (údajně nazývané též bulety). Byl to slisovaný uhelný prach ve tvaru a velikosti slepičích vajíček. Bulky obsahovaly 6 % pryskyřice, aby se „vajíčka“ nerozpadla. Bylo takto zužitkováno prachové uhlí, kterého se ke konci existence dolů těžila většina. Bulkami byly zbrojeny i lokomotivy ve strojové stanici Zastávka. Velká část produktu putovala do n.p. Uhelné sklady, které je pak dodávaly i malospotřebitelům v okolních obcích. Z vlastní zkušenosti mohu říci, že bulky měly výhřevnost velkou, ale jakmile se na sporáku přivřel přívod vzduchu, bulky zestruskovatěly a zhasly; na udržování ohně to nebylo. Bulky se vyráběly na dole Julius v Zastávce do roku 1959.

Ale vraťme se k železnici. Jeden jinak důvěryhodný zahraniční pramen uvádí, že Oslavany se dočkaly kolejí již roku 1873, ale není tomu tak, i když plánováno to bylo. Koleje měly být součástí brněnsko-rosické dráhy BRE, která byla otevřena v úseku Brno–Zastávka roku 1856, Zastávka–Zbýšov roku 1862. Roku 1873 byla dráha prodloužena k dolu Anna, odkud je něco málo přes 3 km do Oslavan, ale dále se nepokračovalo.

Nyní se musíme zmínit o objektu, který zásadně ovlivňoval provoz KIOD. Je to elektrárna v Oslavanech v těsné blízkosti nádraží. Zároveň byl rozšířen důl Kukla. V těsné blízkosti elektrárny vzniklo tzv. uhelné prádlo Kukly, kam bylo uhlí dopravováno lanovkou – vzdálenost asi 1 km. Elektrárna zahájila provoz v dubnu 1913. V těsné blízkosti nádraží vznikla halda na strusku a popel z kotlů elektrárny, na jejíž vrchol vedla lanovka. Jeden z pramenů uvádí výšku haldy až 80 m. Elektrárna byla v průběhu let několikrát modernizována. Při otevření roku 1913 to byla údajně největší elektrárna v českých zemích Rakousko-Uherska. Důl Kukla ukončil těžbu roku 1967, tím skončil i provoz lanovky. Kukla se jmenovala po roce 1947 Důl Václav Nosek – po jednom komunistickém vládním činiteli. Byl to ministr vnitra.

Atypická těžní věž dolu Kukla je zachována. V okolí je zábavní park, věž slouží jako rozhledna. Je více než o 50 m výše, než byla elektrárna a nádraží a převážná část Oslavan.

Oslavany jsou známé stávkovým hnutím, první stávka za zlepšení životních podmínek horníků byla roku 1889, pak ještě 3 další do začátku války, poslední roku 1932–1933. Nejznámější je tzv. Prosincová stávka roku 1920, na jejíž potlačení byly povolány 2 vlaky plné vojáků, 1 vlak z Kroměříže a 1 ze Znojma. Na oslavu 60. výročí stávky roku 1980 přijel zvláštní vlak tažený lokomotivou 422.025, t.j. řadou, která po otevření trati zde téměř čtvrt století jezdila.

Elektrárna ukončila činnost v roce 1993, do té doby muselo být zajištěno její zásobování uhlím po železnici. Roku 1969 byla zahájena těžba na dole Jindřich II u Zbýšova. Od roku 1969 jezdily 2 páry Pn vlaků s uhlím do elektrárny v Oslavanech. Z dolu několikrát denně stahovala zátěž do Zastávky lokomotiva tamní strojové stanice. Jezdily 2 uhelné vlaky denně úterý–pátek. V sobotu jezdil denní vlak, v neděli nic, v pondělí jezdil noční. Vozily ho lokomotivy 556.0 v tzv. kolektivním turnuse. Od roku 1972 vlaky vozila výlučně 556.0203 v jednodenním oběhu. Tehdy byly v LD Brno-dolní 4 lokomotivy 556.0 čísel 86, 227, 265. Na přelomu let 1971–1972 přišla 203 a 227 – nebyly dobré. 203 ale měla před generální opravou v hlavních dílnách Česká Lípa. Při GO byla lokomotiva atypicky nalakována „na přání zákazníka“. Uši, budka, obal šoupátek a válců a uhelná nádrž tendru byly zelené. Plochy označovaly úzké žluté proužky. Na uši si strojvedoucí dosadil bronzové znaky Škodovky. Strojvedoucí se zhlédl ve zcela stejně natřené bratislavské lokomotivě 498.108, která koncem 60. let jezdila přes Brno s R a Nex vlaky na trase Štúrovo – Česká Třebová. 556.0203 měla i krásně znějící 4hlasou píšťalu – zvuk jak lodní siréna (byl to osobní majetek strojvedoucího).

Vozba uhlí trvala do roku 1975; od roku 1974 byla zprovozněna lanovka z dolu Jindřich II do elektrárny, zpočátku se značnými, v průběhu provozu občasnými potížemi. Cesta uhlí lanovkou měřila necelých 5 km, cesta po železnici přes Střelice měřila 33 km. V tehdejších cenách byl vykalkulovaný náklad na přepravu 1 t uhlí lanovkou Kč 4,80, po železnici Kč 20,-, po silnici několikanásobně vyšší. Poslední uhlí pro elektrárnu bylo vytěženo na dole Jindřich II v prosinci 1991. Byl to nejhlubší uhelný důl ve střední Evropě. Různé prameny udávají hloubku 1500–1550 m. (V celém revíru byla ukončena těžba v únoru 1992 na dole Antonín.)

Kromě uhlí RUD jezdily do Oslavan nepravidelně (i několikrát týdně) Pnpp vlaky s prachovým uhlím z Ruska, částečně i z Polska; pokud nebyly po ruce lokomotivy 556.0, vozily je 434.2. V 80. letech pak většinou T 466.0 (735) dvojmo.

Mn vlaky vozily lokomotivy 434.2 (do přelomu 40. a 50. let i 434.0) do roku 1964, kdy po velké reorganizaci lokomotivního hospodářství v Brně přešly lokomotivy i s četami do LD Brno-dolní. Po otevření nového Ivančického viaduktu v listopadu 1978 nahradily lokomotivy 434.2 motorové lokomotivy T 466.0. Od roku 1973 vozila do roku 1978 Mn vlaky do Oslavan lokomotiva 556.0508. V dopoledních hodinách vozila 434.2 některé roky v úseku Oslavany – Moravské Bránice Mn vlak s přepravou cestujících s vozovými zásilkami pouze z a do Oslavan. Rovněž uhelné vlaky podle potřeby vozily lokomotivy T 466.0 většinou dvojmo. V současnosti se v nepravidelné nákladní dopravě nejčastěji objevují lokomotivy 742.

Co se týče osobní dopravy, vraťme se do období první republiky. Osobní doprava ještě pod hlavičkou KIOD probíhala do roku 1932 s lokomotivou 422.0. V tomto roce v době sílící hospodářské krize zůstaly v provozu pouze 32 páry osobních vlaků, zbylé byly nahrazeny autobusy KIOD, kterých tato dráha zakoupila 3 kusy. Sílící pasivum dráhy KIOD bylo příčinou toho, že v lednu 1936 byl zastaven provoz, dráha byla zestátněna a prohlášena za vlečku. Přeprava osob byla znovu zahájena v lednu 1938. Trať byla provozována jako dirigovaná, dirigující dispečer měl sídlo v Moravských Bránicích. Od roku 1954 byly stanice opět osazeny výpravčími. V roce 1998 byl zrušen výpravčí v Oslavanech. V současné době ovládá stanice Ivančice i Oslavany, spolu se stanicemi Moravský Krumlov a Silůvky výpravčí z Moravských Bránic dálkově.

Oslavany již nejsou vedeny jako stanice, ale jako nákladiště. Traťová rychlost byla desítky let 40 km/hod., do km 4,2 je nyní zvýšena na 50 km/hod., dále po zastávku Ivančice-město je 40 km/hod., do Ivančic 30 km/hod. V minulosti byla rychlost 30 km/hod. od kilometru 4,2 až do Oslavan. Z Ivančic do Oslavan tato rychlost platí dodnes s výjimkou vjezdu do Oslavan, kde je 10 km/hod. kvůli viditelnosti u přejezdu. (V opačném směru je v úseku do Ivančic kvůli přejezdu u něho rychlost 20 km/hod.) V Ivančicích jsou dosazena odjezdová návěstidla pro oba směry jízdy.

V éře KIOD dráha vlastnila 2 lokomotivy, a sice 41.006 a 41.007. Vozový park se skládal ze 4 osobních a 5 nákladních vozů a 1 služebního s poštovním oddílem. Údaje o vozovém parku se v různých pramenech nepatrně liší. Po zestátnění lokomotivní i vozový park odkoupila firma Baťa a zařadila jej do provozu na dráze OZVD (Otrokovice–Vizovice). Po roce 1948 přešly lokomotivy k ČSD a byly označeny jako 422.0113 (u OZVD 422.902) a 422.0114 (u OZVD 422.903).

Osobní doprava byla po zestátnění provozována lokomotivami 354.0 a 354.1 do konce 40. let, pak již jen stroje 354.1 do poloviny 60. let, kdy nastal konec parní trakce v LD Horní Heršpice. Na přelomu 40. a 50. let se zde mohly objevit i tehdy nové lokomotivy řady 433.0, které vozily asi 2 roky osobní vlaky Brno–Znojmo ve čtyřdenním oběhu. Od poloviny 60. let stroje 354.1 nahradily lokomotivy T 444.1. Na přelomu 70. a 80. let byly vystřídány řadou T 466.0 (735), objevují se i lokomotivy řady 753 a 754. V 90. letech čím dál více převládají v osobní dopravě motorové vozy, M 262.0 (830) se zde sporadicky objevují již v 70. letech.

V poválečných letech až do 70. let zde existovaly tzv. „přímáky“, jak vlaky nazývali místní obyvatelé. Byly to 3 vlaky z Brna do Oslavan, všechna léta z Brna v pracovní dny ve 14.15 hod., v 17.45 +- 5 min. jak který rok a 23.00; z Oslavan do Brna pak ve 3.50 hod. a okolo 16. hodiny, některý rok i v 5.00 hod. v pracovní dny. Bylo to bez přestupu cestujících v Moravských Bránicích. Vlaky ve 14.15 a 23.00 jezdily z Brna s lokomotivami v obráceném postavení, v 17.45 ne, lokomotiva pak jela s půlnočním vlakem v pracovní dny Moravské Bránice – Hrušovany n/Jev., kde se stroj v místní strojové stanici otočil na ranní zpáteční cestu do Brna. Vše s lokomotivou 354.1.

Je zajímavé, že do osobní dopravy zde vůbec nezasáhly typické motorové vozy našich lokálek, a to M 131.1. V tomto tisíciletí je již osobní doprava výlučně v režii motorových vozů, po řadě 830 se postupně objevují 850, 842, 854 s řídícími vozy 954. V celém úseku lokálky jezdily vlaky do roku 2012, 2013–2014 pouze v sobotu a v neděli, a to jen v období květen–říjen. V jízdním řádu 2014/2015 vlak už jel do Oslavan jediný den v roce, a to 1. 5. 2015. Od roku 2016 již Oslavany mizí z jízdního řádu. Naopak v posledních letech zesílila a je hojně využívána doprava do Ivančic, kam je spojení v denní době prakticky každou hodinu, a to i v sobotu a v neděli. Vlaky ve většině tvoří motorový vůz, pak řídicí vůz a opět motorový vůz. Asi polovina vlaků se v Moravských Bránicích dělí, první část jede do Bohutic, druhá část do Ivančic. Při zpáteční cestě se v Mor. Bránicích zase spojí a vlak se vrací do Brna. Pokud vlak nemá přímý vůz do Ivančic, je od každého spoje z Brna do Bohutic zajištěn v Mor. Bránicích přípoj.

Vlaky jsou hojně využívány a za současné situace nehrozí, že by je z tratě Ivančice–Brno autobusy vytlačily. Sice zvláště ve špičkách je autobusové spojení podstatně hustší, avšak autobusy nejezdí do středu města, ale mají konečnou na Mendlově náměstí v Brně. Jízdní doba je zhruba stejná, autobusy jedou 50 minut, vlaky 45–50 minut.

Na konec jedna železniční zajímavost: v červenci a srpnu o víkendech je v provozu úzkorozchodná železnice z dříve vzpomínaného dolu Jindřich II u Zbýšova do Zastávky v délce asi 3 km. Jedná se o bývalou vlečku přestavěnou z normálního rozchodu na rozchod 600 mm. Na nádvoří bývalého dolu je muzeum – celkem asi 30 motorových lokomotiv, 4 elektrické (nejstarší z roku 1908) a 4 parní lokomotivy, z nichž 2 jsou o prázdninách v občasném provozu, buď lokomotiva BS 80 (ČKD 1951), nebo před několika málo lety zprovozněná Henschel z roku 1913. V areálu muzea je bufet s příhodným názvem „U sacího napaječe“.

Snad další kulaté výročí zastihne uvedené tratě v provozu.

Zdeněk Hájek, leden 2022

Moravské Bránice 10. června 1978. 4342291 – druhá provozní lokomotiva 434.2 (vedle 434.2134) LD Brno v pravidelném provozu Moravské Bránice. Foto: J. Kalous, sbírka Hájek

Oslavany 1980. Lokomotiva 422025 v Oslavanech s mimoř. vlakem u příležitosti 60 let od prosincové stávky. Foto: sbírka Hájek

Oslavany 1980. První a poslední akce, kde se prezentovala 310 134, nemohla dopravovat vlaky, neměla zařízení tlakové brzdy (měla jen přímočinnou parní brzdu a pochopitelně ruční). Vedle je lok. 354.1, tyto stroje z LD Horní Heršpice obstarávaly desítky let osobní dopravu na jubilující trati, až do poloviny 60. let, aby pak dopravu převzaly lok. T444.1. Černý kopec v pozadí – struska a popel z kotlů elektrárny. Na vrchol haldy byl dopravován lanovkou. Foto: sbírka Hájek

Použitá literatura:

1/ Kolektiv: 150 roků železnice z Brna do Zastávky
vydavatel: Kulturní informační centrum Rosice, 2006
2/ Kolektiv: 130 let LD Brno a tratě Brno - Zastávka
vydavatel: Sdružený klub železničářů Brno, 1986
3/ Kotrman: 120 let od zahájení provozu na tratích Brno - Hrušovany n/Jev. - Znojmo/Stadlau
vydavatel: ČSVTS Železniční stavitelství Brno, 1990
4/ Kuča, Kacetl: 150 let státní dráhy z Brna přes Moravský Krumlov do Vídně a Znojma
vydavatel: Městské muzeum Moravský Krumlov, 2016
5/ Stockklausner: Dampfbetrieb im Alt-Österreich
vydavatel: Slezak, Wien, 1979
6/ Periodikum Ivančický zpravodaj z května 2002
vydavatel: KIC Ivančice
7/ Bulletin: Oslavany 1920 - 1980
vydavatel: ČSD - PO Brno, 1980
8/ Služební jízdní řád č. 323 z roku 1978
9/ Jízdní řády ČSD z let 1951, 1955, 2012–2016, 2020–2021
10/ Vlastní poznámky autora

Pískovací systémy Tribotec v současnosti a jejich budoucí vývoj

Úvod

Pískovací zařízení na hnacích vozidlech tvoří důležitý konstrukční celek každého hnacího vozidla. Písek na vozidle slouží především ke zvýšení tření ve styku kola s kolejnicí při snížených adhezních podmínkách, které mohou nastat kdykoliv při jízdě vozidla nebo vlakové soupravy v běžném železničním provozu.

Od myšlenky sestrojení pískovacího zařízení, které bude provozně spolehlivější, dávkově přesnější a s potřebou minimálního času na údržbu uplynulo téměř 12 roků.

Zařízení je univerzálního charakteru a je ho možné aplikovat v nenáročných modifikacích na všechna drážní vozidla.

Pískovací zařízení KOVA 03D je již postupně a velmi úspěšně třináctý rok dosazováno na hnací vozidla, která prochází rekonstrukcí, modernizací či na nově vyráběná vozidla.

Obr. 1 Dávkovací zařízení na lokomotivě ř.742.7

2. Funkce a provedení

Na základě rozhodnutí Drážního úřadu CRDU-2896/09/Ks ze dne 26. 1. 2009 ve věci povolení zkušebního provozu pískovacího zařízení Tribotec KOVA-03D, bylo toto zařízení poprvé namontováno na motorovém voze 814.067-5 provozovaném Českými drahami.

2.1. Těleso dávkovače

Těleso dávkovače je po celou dobu aktivovaného vozidla temperováno topným tělesem, umístěným uvnitř dávkovače. Vytápění a zároveň profukování teplým vzduchem snižuje vlhkost uvnitř zásobníku písku a v nepříznivých klimatických podmínkách zabraňuje zamrzání a případně vlhnutí písku. Těleso dávkovacího zařízení je vyrobeno jako odlitek se vzduchovým kanálem, který začíná v přírubě a končí ve vyprazdňovací dutině.

Odlitek má zesílenou nárazovou stěnu tak, aby nedocházelo k abrazivnímu opotřebení prostoru kanálu, čímž je životnost dávkovače velmi zvýšena. Přivedený tlakový vzduch vystupuje z trysky a vytlačuje písek ze dna kanálu přes přepadovou hranu do vyprazdňovací dutiny a dále do výsypného potrubí. Přepadová hrana má za úkol také zabránit samovolnému vyprazdňování zásobníku písku a nadměrnému pískování při eventuální poruše vzduchové soustavy vozidla (porucha redukčních ventilů apod.).

2.2. Topné těleso

Topné těleso ve výsypné trubici zabraňuje tvorbě námrazků na konci trubice tím, že udržuje teplotu výsypné trubice během provozu v intervalu +45 °C až +55 °C. Jako snímač teploty je použit termistor, ke spínání topení slouží výkonový tranzistor. Součástí dodávky pískovacího zařízení jsou i prvky pro ochranu proti přepětí, přepólování a rušení. Stejným způsobem je řešeno i topné těleso dávkovače. Tímto je provozní spolehlivost pískování zajištěna i v nepříznivých či extrémních klimatických podmínkách.

2.3. Pískovací materiál

Použitý písek rozhodujícím způsobem ovlivňuje funkci a výkon zařízení. K pískování musí být používán sušený křemenný písek dle ČSN 72 1200 s parametry:

střední velikost zrna 0,82 mm
rozsah zrnitosti 0,3 mm ÷ 1,6 mm
obsah SiO_2 větší než 95 %
vlhkost do 8 %
doporučená zrnitost 1,2 mm ÷ 1,6 mm

Tento písek se distribuuje v igelitových pytlích o hmotnosti 10 kg a 25 kg, zlepšuje se tak možnost manipulace přímo do zásobníků (pro vozidla s umístěním zásobníků pod rámem vozidla). Nebo je připravován v sušícím zařízení střediska údržby a hadicemi napouštěn do zásobníků (pro vozidla s plnícími otvory ve střeše).

V současné době se stále více rozšiřuje množství výkonů kdysi „českých“ vozidel v zahraničí (a samozřejmě i zahraničních na síti SŽ). Příslušní národní správci infrastruktury mají parametricky stanovenu kvalitu písku dle svých zvyklostí a logickým trendem je i v tomto směru postupné samovolné nastavení společného standardu, kterým se jeví písek odpovídající německé normě BN 918 224. Samozřejmě také tento písek lze v zařízení KOVA používat bez jakéhokoliv omezení.

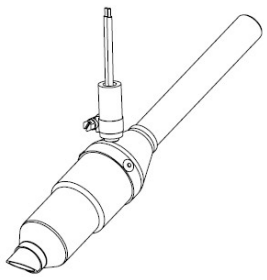
2.4. Výkon a nastavení

Množství dodávaného písku pro kolo je nastaveno na výkon:

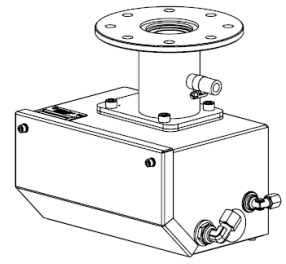
400 g / 30 sec + 100 g / 30 sec pro rychlost do 140 $km.h^{-1}$

650 g / 30 sec + 150 g /30 sec pro rychlost nad 140 $km.h^{-1}$

Výkon pískování je po celou dobu provozu stabilní. Množství dodávaného písku pro pískování je nastaveno na výkon 450g/30 sec. Nastavení množství písku se provádí prostřednictvím redukčních ventilů v kombinaci s regulační tryskou dávkovače. Ventily jsou v provozu zaplombovány a k nadměrnému pískování nemůže dojít. Ovládání celého systému se provádí automaticky elektrickým impulsem z řídící jednotky (regulátoru) nebo ručně pomocí tlačítka umístěného na stanovišti řidiče drážního vozidla.



Obr. 2 Vyhřívaná pískovací koncovka trubice přímá



Obr. 3 Dávkovací zařízení s vyhřívanou přírubou s provzdušňovacím připojením

Souběžně je při zapnutí pískování tlakový vzduch upravený paralelním redukčním ventilem, vháněn do vyprazdňovací dutiny dávkovače a působí jako posilovač proudění písku do výstupní trubice. Posilovač minimalizuje dobu prodlení mezi spouštěním pískování a účinností písku ve styku kola s kolejnicí. Eliminuje tak nepříznivý faktor dlouhého a členitého výsypného potrubí u některých typů vozidel, takže pískování funguje téměř okamžitě.

Obr. 4 Připojení sestavy dávkovače ke stávajícímu zásobníku písku na vozidle ř.362 a ř.754

2.5. Funkce

Na zásobník (jímku) tlakového vzduchu určený pro pískování je napojen filtr s odlučovačem vody a následně elektromagnetický ventil, který ve směru jízdy toto pískování ovládá a to buď automaticky z výstupu rychloměru, nebo ručně tlačítkem na stanovišti strojvedoucího drážního vozidla. Při spuštění tlakový vzduch o tlaku stanoveném dle typu vozidla max. však 10 bar., upravený redukčním ventilem vstupuje do dávkovače a vhání písek do výsypné hadice. Přes vyhřívanou výstupní trubici je písek vyfukován do prostoru styku kola s kolejnicí.

2.6. Aktuální provozní zkušenosti v zahraničí

O vhodnosti a spolehlivosti systému KOVA-03D se nedávno přesvědčili provozovatelé jednotek HRCS2 výrobce Hyundai-Rotem na Ukrajině, tedy v poměrně složitých provozních podmínkách. Tyto jednotky se potýkaly dlouhodobě s technickými problémy, což vedlo k zahájení programu modernizace. Jednou z dotčených oblastí byla nespolehlivá funkce pískovačů francouzské výroby. Údržba těchto vozidel se provádí ve stejném zázemí, jako údržba jednotek české výroby osazených

Pokračování na str. 4

Simulátore, simulátore…, co v tobě přebývá?

V měsíci únoru t. r. jsem byl vyslán domovskou jednotkou do České Třebové za účelem absolvovat „jízdu“ na zařízení zvaném simulátor. Ačkoliv někteří kolegové, kteří tento zkušebně – ověřovací proces již absolvovali, mě ujišťovali, že v podstatě o nic nejde a že zkušený strojvedoucí to prostě „dá“. Přesto jsem do Čes. Třebové vyrazil pod vlivem jakési blíže nespecifikovatelné nejistoty, současně i očekávání, ale též zvědavosti ohledně předmětného zařízení. Prostě takový ten pocit, kdy jdu do něčeho, co jsem ještě nezažil.

Po ohlášení na vrátnici DVI jsem sešel do sklepení budovy, kde je umístěn simulátor. Nutno dodat, že pokud je letitá budova celá vybavená, jako jsou prostory simulátoru, tak do zařízení pro výchovu budoucích strojvedoucích byly investovány nemalé peníze. Obsluhou simulátoru jsem byl vyzván, abych vyčkal až do stanoveného času v přilehlé místnosti, jež byla něco mezi „čekárnou“ a menší jídelnou. Současně mi byla nabídnuta možnost si v malé kuchyňce připravit kávu nebo čaj z místních zásob.

Udeřila hodina H, a já byl vyzván ke vstupu do prostoru, kde se nacházel vlastní simulátor, vlastně to jsou místnosti dvě. V jedné je obsluha, která sedí za ovládacím pultem, a v téže místnosti je umístěn veliký monitor, kde může komise kompletně sledovat průběh jízdy i počínání absolventa. A pak je místnost druhá, kde je umístěna kabina strojvedoucího s velkým monitorem na místě čelního skla vozidla. Osobně jsem si představoval, že tam prostě bude nějaký unifikovaný ovládací pult z hnacího vozidla a před ním bude veliká obrazovka, tudíž monitor. To tedy v podstatě ano, ale je to celé ještě uzavřeno, resp. obklopeno jakousi buňkou, či velikou bednou cca 2,5 × 2,5 × 2,5 m. Zvenčí to pak připomíná chladicí box z velkokapacitního gastronomického

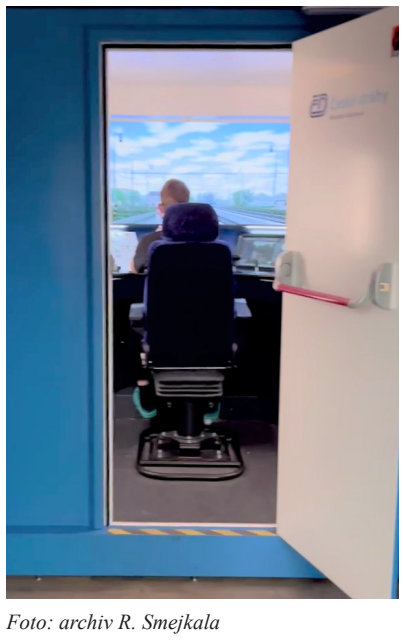


Foto: archiv R. Smejkala

zařízení – prostě jako taková velikánská lednice, ale natřená na modro – taky, jak jinak. Když mi obsluha (operátor) otevřela dveře do buňky, tak jsem již byl doma – prostě tam byla „kuchyně“, jak někdy starší kolegové nazývali stanoviště strojvedoucího.

Co se obsluhy simulátoru týče, tak tu prezentoval mladý muž příjemného zevnějšku, a především jeho vystupování a komunikaci s absolventy jízdy na simulátoru bych chtěl touto cestou vyzdvihnout. Operátor mi podrobně mi vysvětlil „pravidla hry“ a seznámil mě s některými prvky na stanovišti – ne všichni jezdí na tomto typu stanoviště. Po předchozím dotazování ohledně druhů výkonů (trakce, vozidla, tratě), které většinou ve službě absolvuji, jsme se shodli na typu vozidla a druhu virtuální trati. Potažmo jsem byl vybaven jakýmsi itinerářem s barevnými symboly, jenž představoval TTP (jsou ve služeb. tabletu), též i SJŘ a brzděnkou vlaku, který povezu. Zkusmo jsem si s třívozovou jednotkou řady 651 Panter mohl popojet ve výchozí stanici – jakoby nanečisto, abych si lépe osahal, jak reaguje simulátor. Obsluhující mě rovnou upozornil, že jedu se soupravou s kotoučovými brzdami a abych počítal s prodlevou při brzdění (asi nechtěl rovnou říci ten fakt, že to mizerně brzdí).

Po vykonání náležitostí, jež předcházely odjezdu vlaku ze stanice, jsem se tedy rozjel. Nutno podotknout, že čelní monitor je sice dosti veliký – úhlopříčka monitoru je cca 150 cm, ale je zapotřebí vzít v potaz, že buď má monitor slabé rozlišení, nebo softwarová výbava zařízení nedisponuje patřičným počtem pixelů, tak jak jsme dnes zvyklí na kvalitu obrazu např. u běžného monitoru TV. Nicméně na daný účel je kvalita obrazu dostačující. Hned po rozjezdu následovala první chyba – jsem zvyklý za odjezdu spíše sledovat venek (návěstidla, výhybky) než rychloměr, a to byl kámen úrazu. Dle ubíhajících pražců a exteriéru jsem nabyl dojmu, že ještě zdaleka nejedu 40 km/h, ale rychloměr již danou čtyřicítku překročil a „kamarád“ Mirel zaúčinkoval (druh VZ si může absolvent vybrat). Dobrá – vybavím „Mirečka“, houknu (ze zvyku) a opět se rozjedu. Kdo by si myslel, že pojede po trati rovné jako pravítko, kde bude na autobloku zelená ulice a jenom se pojede a občas se zastaví, tak je na velikém omylu. Naopak – trať se vlnila jako had a střídaly se všelijaké situace. Někdy se jede po autobloku, někdy se jede po trati vybavené automatickým hradlem. A pokud ani jedno, ani druhé, tak vás obsluha zastaví na vjezdu do stanice a z RDST se dozvíte (nezapomenout na závazná slovní znění co se radiokomunikace týče), že zabezp. zařízení má poruchu a budeme sepisovat Příkaz vlaku (formuláře i tužka jsou po pravici). Tady jsem „sekl“ druhou chybu – po sepsání celého příkazu jsem PV výpravčímu nepřečetl. Já osobně zpětně čtu jednotlivé části hned po sepsání. Další chybka bylo oblíbené NZ1 (nevybavení Mirelu) – to jsou takové chyby, kterých se člověk normálně nedopouští, ale vzhledem k zmíněnému druhu nervozity jako

Foto: archiv R. Smejkala

Foto: Marek Poláček

by padaly z nebe. Během jízdy je pochopitelně nutné nezapomenout na takové záležitosti jako ověření účinku brzdy, sledování nejenom trati s rychlostníky, ale též SJŘ, neboť např. v jednom místě je rychlostník 110 km/h, ale v daném úseku má vlak pouze 100 km/h. Je potřebné dobře si prostudovat brzděnku, jakou rychlost má daná souprava, zda splňuje brzdící procenta daná SJŘ a další záležitosti – mohlo by se totiž stát, že při konsternaci vyvolané simulátorem se na tyto samozřejmosti zapomene. Prostě je zapotřebí se chovat tak, jak se chovat dle předpisů máme, neboť vše je nejenom obsluhou sledováno, ale současně i nahráváno do TGR, jak jsme na to zvyklí. Poslední chybka, kterou jsem sekl, bylo neodhlášení se z GSM-R před přechodem RDST do Simplexu, ve kterém se v cílové stanici prováděl posun. Asi tolik z toho, kterak jsem brázdil virtuální luhy a háje. Ještě jedna malá technická – jede se podle hodin na monitoru simulátoru, a nikoliv podle těch, co máme na ruce! Vlastní jízda pak trvala cca 45 minut.

A celkový dojem z jízdy na simulátoru? Když pouze okrajově zmíním absenci příčných sil (odstředivé) a sil podélných, podle kterých zkušený strojvedoucí volí např. brzdicí účinek, tak jízda by to byla sice dobrá, jakoby pohodová, ale kdo je v pohodě na trati, kterou nezná (?), nikdy po ní nejel, navíc – málokdo se úplně sžije s instalovaným

Pokračování na str. 4

Změny zapsaných údajů do spolkového rejstříku – informace pro předsedy základních organizací

Dokončení ze str. 1

Mezi těmito vzory lze nalézt i dokument, v němž je problematika zápisu změn do spolkového rejstříku podrobněji rozepsána, doporučuji proto seznámit se i s ním.

Pro zápis změn je nutné shromáždit následující listiny v originále:

- **Výsledky z voleb do výboru a revizní komise ZO FSČR**

Tento dokument slouží rejstříkovému soudu jako důkaz o tom, že konkrétní osoby byly ve volbách, které se konaly v určitém termínu, skutečně zvoleny do výboru a revizní komise. Je důležité si pohlídat, aby tento seznam zvolených členů byl kompletní a v souladu s čestnými prohlášeními. Pokud by rejstříkovému soudu bylo doručeno čestné prohlášení osoby, která by však nebyla uvedena v seznamu výsledků voleb, pak by takovou osobu rejstříkový soud nemohl zapsat.

Dle Stanov FSČR si každý výbor zvolí předsedu, místopředsedu a hospodáře, revizní komise pak předsedu. Přestože se z praxe zdá, že funkce hospodáře není mezi členy výboru příliš žádaná, nelze ji dle Stanov FSČR opomenout.

Ačkoli k rozdělení funkcí dle volebních řádů základních organizací dochází zpravidla na první schůzi konané po volbách, je-li výsledek tohoto rozdělení znám již v den vyhotovení dokumentu Výsledky z voleb do výboru a revizní komise ZO FSČR, je vhodné do něj toto rozdělení rovnou uvést. Pokud k rozdělení funkcí dojde později, je nutné doložit tyto skutečnosti na zvláštní listině.

- **Čestná prohlášení všech zvolených členů výboru a revizní komise**

Každý z nově zvolených členů výboru a revizní komise musí vyplnit vlastní čestné prohlášení a obstarat na něj svůj úředně ověřený podpis. Doporučuji, aby vzory, které jsou k dispozici na zmíněných webových stránkách, byly vyplněny jednotlivými osobami na počítači a nikoli rukou. Mnohdy jsou totiž rukou vyplňované údaje nečitelné a v důsledku toho dochází ke komplikacím při zápisu změn u rejstříkového soudu. Je dobré věnovat důslednou péči i doplňovaným osobním údajům a údajům o bydlišti.

- **Žádost o zpřístupnění údajů ve spolkovém rejstříku**

Jelikož se dle zákona údaje o členech orgánu odborové organizace zpřístupní veřejnosti jen na základě písemné žádosti odborové organizace, je dobré k návrhu na zápis změn připojit i tento dokument. Podpis předsedy výboru na něm nemusí být úředně ověřen. Při přípravě tohoto dokumentu doporučuji nepřehlédnout, že vzor je adresován Městskému soudu v Praze, a je tedy třeba adresáta ve většině případů upravit. Soud, který je pro základní organizaci místně příslušný, lze zjistit na webových stránkách veřejného rejstříku *https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik* a je zde i uvedeno, pod jakou spisovou značkou je základní organizace vedena.

- **Volební řád** základní organizace se k návrhu na zápis změn do spolkového rejstříku nepřikládá, pokud nedošlo k jeho změně. Smluvní advokáti však ocení, pokud bude ke zde již uvedeným podkladům přiložen, neboť jednotlivé základní organizace mohou mít volební řády odlišné a možnost nahlédnout do něj je neocenitelná zejména pro to, abychom dokázali zjistit délku funkčního období volených orgánů.

Pro případ, kdy je třeba upravit zápis ve spolkovém rejstříku jen ve vztahu k jednotlivcům, i v tomto případě je zapotřebí doložit novou volbu příslušnou listinou.

V případě, že jsou zkompletovány již zmíněné podklady, je možné přistoupit k vypracování návrhu na zápis změn. Pro zájemce, kteří chtějí této výzvě čelit sami, uvádím, že návrh musí být podán výlučně prostřednictvím elektronicky vyplněného formuláře na internetových stránkách Ministerstva spravedlnosti (tzv. inteligentní formulář). Po vyplnění formuláře je třeba ho vytisknout, přiložit k němu zde již uvedené listiny, podpis na něm opět úředně ověřit a zaslat ho místně příslušnému soudu.

V případě, že bude chtít základní organizace pomoci s vyplněním inteligentního formuláře od smluvních advokátů, bude plně dostačující, když již uvedené podklady zástupce základní organizace naskenuje v co nejvyšší kvalitě a kopie zašle e-mailem. Příslušný smluvní advokát ho vyplněný pošle zpátky základní organizaci, která si již sama podání na soud zkompletuje s originály listin a rejstříkovému soudu doručí.

Rovněž je možné po domluvě udělit smluvnímu advokátovi plnou moc k zastupování základní organizace před rejstříkovým soudem, což je vhodné zejména při složitějších případech, neboť pak rejstříkový soud případné problémy při zápisu komunikuje přímo se smluvním advokátem.

Připomínám rovněž, že v návaznosti na přijetí změny Stanov FSČR platné ode dne 2. 10. 2020 byly základní organizace povinny přihlásit se ke Stanovám FSČR a za tímto účelem byly vyzvány, aby zápis ze schůze výboru, na němž bylo toto odhlasováno, zaslaly do Sbírky listin, která je součástí veřejného rejstříku.

Mgr. Jana Vargová
smluvní advokátka FSČR

Vládní vlak

Psal se rok 2006, bylo 25. května a já služebně cestoval odpoledním rychlíkem do Prahy jako obyčejný cestující. Cestou jsem si pročítal pracovní plán. Čekala mě totiž zajímavá a velice odpovědná směna. Měl jsem řídit vládní vlak, kterým pojede předseda vlády ČR, tehdy to byl Jiří Paroubek, aby slavnostně uvedl do provozu nově elektrifikovanou trať z Kadaně do Karlových Varů.

Takže jsem se v Praze vyspal na hotelu a zhruba ve tři ráno jsem se hlásil u strojmistrů na odstavném nádraží Praha-jih. Plzeňská lokomotiva 363 054, tedy Eso (pro neznalé uvedu, že se jedná o dvousystémový stroj, jezdící na dva různé systémy elektrického napětí, tento konkrétně na 3 000 V stejnosměrného a 25 000 V střídavého), stála uzamčena v hale 512, aby prý nedošlo k jejímu posprejování.

Po provedení všech potřebných úkonů jsem odjel s mašinkou do Záběhlic, kde už jsem měl připravenu soupravu. Ta se skládala ze salonního vozu, jídelního vozu a tří vozů první třídy. Plán byl takový, že se soupravou pojedu na pražské hlavní nádraží, kde nastoupí část VIP hostů, pak odjedu do Kadaně, ale cestou ještě v Ústí a v Chomutově naberu další hosty. No a v Kadani pak proběhne slavnost za účasti předsedy vlády, který tam přijede vládní kolonou, potom nastoupí do vlaku a já ho odvezu do Karlových Varů, kde proběhne další oficiální projev. Celý ansámbl pak nastoupí zpět do vlaku a jiná lokomotiva je odveze do stanice Bečov, kde si prohlédnou místní zámek. Po prohlídce vlak zase přijede do K. Varů a já ho, už jako prázdnou soupravu, odvezu do Chomutova, kde jej nechám a již zmíněnou mašinku odvezu do depa Chomutov, kde bude určena pro výkony v elektrické trakci právě na trati do Chebu. Pro rýpavce ještě dodám, že v elektrické trakci se sice jezdilo z Ústí až do Chebu už od začátku tehdy platného grafikonu, tedy od prosince 2005, ale v úseku Kadaň–Ostrov nad Ohří se elektrické lokomotivy přetahovaly dieselovou trakcí, takže zde byli k vidění Brejlovci a Bardotky a trolejové vedení se zde teprve stavělo.

Ale zpět do Záběhlic. Seděl jsem na mašině, když kdosi zaklepal na dveře. Kouknu ven a on to kuchař v bílém i s velkou kuchařskou čepicí a povídá: *„Pane strojvedoucí, já bych potřeboval, abyste celou cestu napájel proudem jídelní vůz, abych mohl vařit jídla!“* Ujistil jsem ho, že budu, jelikož musím stejně napájet klimatizaci vozů, a měl jsem velkou chuť se ho zeptat, co se bude vařit, ale nakonec jsem to skousl. Možná to bylo stejně státní tajemství, co já vím.

Zkrátím to a přeneseme se do Kadaně, kam jsem kolem sedmé dorazil. Když jsem zastavil, už se to tam ve stanici hemžilo nádražním lidem. Nejprve přišel nějaký ohvězdičkovaný pán a řekl, že potřebují na čelo lokomotivy upevnit transparent k této události. Šel jsem tedy s ním, abych zkontroloval to upevnění, aby mi to pak cestou někde neulétlo. Už se chystali to drátovat, když jsem pánovi řekl, jestli by nebylo lepší to čelo trochu opláchnout od much, když je to taková sláva. Podíval se na mě, pokýval hlavou a vydal okamžitě rozkazy, což ty dva „přidělávače“ cedule asi moc nenadchnulo. No prostě vydrbali čelo i s pluhy a pak přidělali tu ceduli. Dali tam pořádné dráty, takže jsem byl spokojen. Pak jsem si konečně dal lehčí snídani a vzápětí už kdosi šplhal na lokomotivu. Byl to chebský kontrolor vozby Fanda Kott, který přišel dělat dozor. Znali jsme se, takže žádný problém. Povídali jsme si, když přišlo další zaťukání na dveře. Vykoukl jsem ven a tam stálo několik chlápků v obleku a do uší jim ze saka vedl bílý kroucený drát. Jeden se představil se jako vedoucí ochranky premiéra a sdělil mi, že vlak už prohlédli a zbývá prohlédnout lokomotivu, což jsem jim tedy umožnil. Asi hledali nějakou bombu či co. Když odcházel, tak povídá: *„Pane strojvedoucí, měl bych na vás prosbu.“* Tak jsem se zeptal, o co jde, a on, že by potřeboval, aby mohl na stanoviště umístit jednoho ze svých lidí, který bude mít vysílačku a bude ve spojení s ochrankou ve vlaku, kdyby něco bylo ve vlaku nebo na trati. Takže jsem na to kývl, bodyguard nastoupil a šéf odešel. Poté se ještě na stanoviště dostavil pan Kříž coby tehdejší zástupce Drážní inspekce a byli jsme na stanovišti komplet.

Výzdoba

Kolem deváté to vypuklo, přijela vládní kolona, z auta vystoupil premiér a hosté se shromáždili okolo pódia. Začaly slavnostní projevy a chvalozpěvy. Poté se všichni přemístili před lokomotivu a probíhalo stříhání pásky. Novináři, fotografové a kameramani stáli v půlkruhu před lokomotivou a blesky nebraly konce. Takže jsem taky vytáhl foťák a cvakl premiéra přes čelní okno ze shora, což takovou fotku odtud asi nikdo nemá. Když tu pásku rozstříhali, nastoupili do vlaku, výpravčí dal odjezd a už se jelo. Asi kilometr za Kadaní je ve směru na Klášterec v troleji dělicí úsek pro přepínání systému napětí 3 kV stejnosměrných na 25 kV střídavých. Provedl jsem tedy v daném úseku přepnutí systému a lokomotiva už jela dále na střídavé napětí bez závad.

Docela jsem si oddechl, jelikož nějakou závadu jsem zrovna nepotřeboval, protože by to byla docela ostuda. Další jízda až do Karlových Varů probíhala v pohodě, vlak měl takzvanou zelenou vlnu. Když jsem pak zastavoval v Karlových Varech, viděl jsem na peroně připravené mikrofony pro další projevy. Z pochopitelných důvodů jsem zastavoval jako do peřinek, abych snad někomu nevylil kávu na kalhoty. Po zastavení jsem lokomotivu hned namáčkl na vyvěšení a honem vypnul střídavý vypínač, jelikož pozdější rána při vypnutí by mohla vybudit ochranku k akci, nehledě na to, že by se VIP mohli leknout. Hosté i s premiérem poté vystoupili z vlaku a zaujali kruh kolem mikrofonů na peroně. Fanda mi povídá: *„Když jsi začal přepínat ten systém, tak se mi úplně zpotila záda, a jak jsi pak najel zase do výkonu, tak se mi děsně ulevilo!“* Řekl jsem mu, že jsem měl podobné stavy. Pak se stanoviště vyprázdnilo a já jsem tam zůstal sám, otevřel jsem tedy okno a poslouchal projevy. Pak mě napadlo vyfotit si premiéra zblízka, protože moc šancí dostat se takhle blízko člověk za život nemá. Slezl jsem tedy dolů z mašiny, namířil foťák a cvakl. Premiér akorát domluvil a k mému údivu rozhrnul všechny ty generální ředitele, kteří ho obklopovali a namířil si to rovnou ke mně. Podal mi ruku a popřál, ať mi to v pohodě a bez závad jezdí v tom novém úseku a taky ať mi slouží zdraví. Slušně jsem poděkoval, on se usmál, otočil se a odešel zase mezi ty zkoprnělé papaláše. Záhy se u mne objevil náměstek a hned zjišťoval, co mi vlastně premiér chtěl. Když jsem mu to přetlumočil, viditelně si oddechl.

Po projevech pak všichni nastoupili zpět do vlaku, který mezitím zapřáhla na konci vlaku jiná lokomotiva, a odjeli do Bečova. Já jsem odstavil lokomotivu na jinou kolej a čekal. Dál to zkrátím, od mého příjezdu do Varů byla trať do Kadaně oficiálně elektricky sjízdná v celém úseku a vlaky elektrické trakce už nebylo nutno přetahovat. Já pak odvezl prázdnou soupravu vládního vlaku do Chomutova, odstavil lokomotivu v chomutovském depu a opět jako cestující jel osobákem do Ústí ukončit směnu.

To je vše. A snad přece jen ještě menší dovětek. Toto bylo moje poslední vzpomínání. Možná by se ještě něco našlo, ale asi už toho bylo dost. Setkal jsem se vlastně většinou s negativními ohlasy, proč to dělám, proč tam píši nesmysly, proč si vymýšlím a podobně. Odpovídám, že všechny příběhy mají pravdivé jádro a prožil jsem je na vlastní kůži, jelikož tohle by se fakt těžko vymýšlelo. Takže lidem, které tohle celé povídání snad nějak pohoršilo, se tímto omlouvám. A těm, které to snad pobavilo, děkuji, protože to celé mělo smysl…

Zdeněk Sedlák
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem

Pohled z lokomotivy

Společenská rubrika

Dne 24. března oslavil své 75. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě a člen chomutovské ZO FS pan **Jan Coufal**. K tomuto životnímu jubileu mu přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let na zaslouženém odpočinku.

***

Koncem uplynulého roku 2021 oslavili dva naši kolegové ze ZO Blatná své kulaté 60. jubileum. V listopadu **Libor Hora** a v prosinci **Miloslav Simandl**. Svá krásná životní výročí oslavili v plné životní svěžesti. Oba dva jsou vášniví muzikanti, motorkáři a nad to ještě náš Milda zkouší nahodit udičku. Za všechny kolegy jim přejeme mnoho šťastných kilometrů a ať vám to ladí, kluci.

***

V kolektivu oblíbený kolega a mezinárodně uznávaný chovatel želv, strojvedoucí ČD, pan **Ladislav Řezníček** *se v měsíci březnu dožívá krásných 60 let. Do dalších let mu členové ZO* FS Jihlava přejí hodně spokojenosti, zdraví a úspěchů v dalším chovu želv.

Ladislav Řezníček

13. 3. oslavili naši kolegové **Petr Langr výročí 75** let a **Vladimír Petr** 70 let. Blahopřejeme a přejeme hodně zdraví a spokojenosti. ZO FS Letohrad

***

V březnu slavili naši dva kolegové, dne 5. 3. **Libor Pinkas** 55 let a dne 23.3. **Emil Uher** 60 let. Všichni ze ZO FS Ostrava-Cargo jim přejeme hodně zdraví, pohody a životní spokojenosti.

***

17. března oslavil náš kolega **Vlastimil Reinhart** životní výročí 60 let. Mnoho zdraví a štěstí přeje ZO FS Ústí nad Labem.

***

18. března oslavil 65. narozeniny **Rudolf Kozina**, strojvůdce ČD Cargo. Výbor ZO FS ČR Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví.

***

V březnu oslavili svá jubilea naši kolegové **Jan Čermák** 1. 3. (75 let), **Radislav Jančárek** 14. 3. (70 let), Čestmír Veselý 27. 3. (70 let) a **Antonín Hiršl** 31. 3. (70 let). Přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky, spokojenosti. ZO FS Děčín

***

V lednu oslavil 60. narozeniny náš kolega **Milan Červ** z FS Rumburk. Vše nejlepší do dalších let přejí kolegové ze ZO.

***

Hluboce zarmouceni oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega **Milan Tryzubský**. Zemřel klidně 23. února po krátké nemoci ve věku 63 let. Věnujme mu tichou vzpomínku. Děkuje výbor a členové ZO FS Nymburk.

***

Začátkem měsíce března využil možnost odchodu do důchodu strojvedoucí PP Český Těšín náš kolega a kamarád **Jan Samiec**. Jenda se na své chalupě pod horama nudit rozhodně nebude, přejeme hodně zdraví, pohody a všeho dobrého. Členové ZO FS Jablunkov.

***

V únoru odešel do penze náš dlouholetý kolega a člen naší základní organizace, pan **Vladimír Marek**. Na železnici pracoval více jak čtyři desetiletí, vždyť k ČSD nastoupil v roce 1978. Od roku 1982, kdy úspěšně složil zákonitou zkoušku, se stal strojvedoucím a tato profese mu vydržela až do současnosti. Do dalších let přejeme hlavně hodně zdraví, štěstí, ale i spokojenost v osobním životě a neposlední řadě také hodně radosti z vnoučat.

To vše přejí kolegové z naší ZO FS Telč.

Simulátore, simulátore…

Dokončení ze str. 3

pultem. Takže, já jsem jel pomalu a opatrně, ať už z důvodu uvedeného – že nekonfrontuje rychlost na rychloměru s ubíhající krajinou, a taky to moc nebrzdilo. Do první stanice jsem nastřádal cca 10 min. zpoždění – ale na simulátoru se zpoždění nepočítá (zatím). Možná někomu jízda na simulátoru připadá jako ty virtuální PC hry – známe ty train simulátory, ale **POZOR (!)**, tady toto není žádná zábava, jako když při nehodě resetujete program, tady je to sice virtuální, ale současně je to doopravdy, na což jsem byl hned zkraje upozorněn obsluhou, abych náhodou „neudělal červenou“ nebo neprojel zastávku! Takže páni kolegové – berte to vážně a zodpovědně. Tohle je sice tzv. zahřívací kolo, abyste se rozkoukali a seznámili se zařízením, ale za rok při další návštěvě může být ledacos jinak. Po absolvování „jízdy“ obsluha vyplní protokol, zapíše chyby, připojí k němu záznam z TGR a odešle na GŘ! Proč bychom tedy na simulátor jezdili (?), abychom byli vyzkoušeni z obsluhy VZ, jak držíme rychlost a umíme zastavit??? Nikoliv – absolvování jízdy na simulátoru má za úkol ověřit celkové znalosti strojvedoucího, a nikoliv jen technickou dovednost jedince.

Asi tolik moje pocity a zkušenosti se simulátorem.

S pozdravem – mějte se a opatrujte se

Radek Smejkal
OŘ OD Východ, RPP Jihlava

Pískovací systémy Tribotec v současnosti a jejich budoucí vývoj

Dokončení ze str. 3

pískováním KOVA-03D. Bylo rozhodnuto nejprve o zkušebním provozu a na jeho základě k sériové náhradě původního pískování systémem Tribotec.

K osazení zařízení byly využity původní zásobníky písku, na něž bylo nově dodáno dávkovací zařízení a hadice s vyhřívanou výsypnou trubicí.

Dalším příkladem náhrady na starším vozidle může být osazení pískování Tribotec na lokomotivy maďarského operátora FLOYD, který se rozhodl osadit svoji flotilu lokomotiv bývalé řady 86 BR/450 Floyd. I přesto, že tato řada se jeví jako zastaralá (odporová regulace, původ v 60. letech), operátor se rozhodl ji modernizovat vlastními silami z důvodu velmi nízkých provozních nákladů, tato modernizace zahrnovala i osazení pískování Tribotec. V současné době měl být tento projekt již v plném běhu, bohužel je posunut vzhledem k epidemii covidu. V současné době probíhá osazení prvního vozidla.

2.7. Nová vozidla v ČR

Během několika uplynulých let se v důsledku vývoje situace v objednávání dopravy v závazku veřejné služby na českých kolejích zařadila do provozu některá „nová“ vozidla (v tom smyslu, že zde ve větší míře nebyla dosud provozována). Před jejich předáním do provozu s cestujícími podstoupila různé stupně „bohemizace“, většinou zahrnující pouze nejnutnější úpravy umožňující jejich provoz

na SŽ a dále úpravy interiéru do stavu přijatelného jak objednateli, tak cestujícími.

To je nyní zcela pochopitelné vzhledem požadavku rychlého nasazení těchto vozidel do provozu, nicméně otázka modernizace ostatních komponent vozidla, mezi něž patří i pískování, bude muset v budoucnu být vyřešena, pokud mají tato vozidla být dále provozována. Zde je možné plně využít modularity pískovacího systému KOVA.

3. Další směr vývoje

Dalším směrem vývoje zařízení je zmenšování rozměrů zařízení. Pro instalace na nová vozidla není k dispozici tolik prostoru, jako při modernizaci stávajících lokomotiv. Je to dáno zejména tím, že výbava moderní lokomotivy je mnohem širší a to znamená obecně úbytek prostoru pro jednotlivá zařízení.

Výrobce zařízení také počítá s možností regulace dávkovaného množství písku podle okamžité rychlosti vozidla, pokud o toto řešení zákazníci projeví zájem, nebo bude v budoucnu legislativně zakotveno.

4. Závěr

Pískovací zařízení KOVA 03D má svoje místo v kolejových vozidlech, což ukázaly roky spolehlivého provozu. Přínos spočívá především v úspoře času a práce pracovníků údržby vozidel.

Při porovnání zařízení Tribotec KOVA-03D s dosud používaným pískovacím zařízením na hnacích vozidlech, lze hodnotit toto zařízení jako velký krok ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železniční dopravy.

Ing. Alois Kotrba, Ph.D., České dráhy a.s.,
Ing. Michal Vašíček,
firma TRIBOTEC, spol. s.r.o. Brno;
Ing. Radek Žídek,
firma TRIBOTEC, spol. s.r.o. Brno

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY