



EDICE VOZIDEL PRAŽSKÉHO METRA

ZÁKLADNÍ INFORMACE

ÚVOD

Pražské metro oslaví v roce 2008 jubilejní 35. provozní sezónu. Jeho provoz byl zahájen 9. května 1974 a velmi krátce po dokončení jednotlivých provozních úseků na sebe systém metra převzal hlavní část přepravních výkonů v hlavním městě Praze. Za toto období se v pražském podzemí vystřídal několik typů vozidel osobní dopavy, které postupně přepravily stovky miliónů cestujících. Převážně podzemní dopravní cesta a do značné míry skryté provozní zázemí způsobují, že se metru prakticky vyhýbá popularita, které se v oblasti nejrůznějších zájmových činností těší např. železniční či tramvajová doprava. Jedná se zejména o modelářství, fotografování, ale i amatérskou či profesionální dokumentační a publikační činnost. Oproti tramvajovým nebo železničním vozidlům, patřícím téměř k mobiliáři řady měst a často výrazně formujícím jejich tvář v jednotlivých obdobích, jsou tak vozidla metra do jisté míry stranou pozornosti. Většina uživatelů či pasivních příznivců metra vnímá jeho vozidla jako něco samozřejméno, převážně z čela či z boku při příjezdu do stanice, přičemž neustále proudící davy lidí a krátké pobyty vozidel ve stanicích omezují prostor pro přemýšlení nad jejich historií či technickými zajímavostmi. Tuto skutečnost podporovalo i zaměření poměrně bohaté publikační činnosti o pražském metru, která v drtivé většině případů vozidla více či méně opomíjela. Příležitostně pořádané dny otevřených dveří jen ztěžují mohou přiblížit popularitu vozidel metra popularitě ostatních kolejových vozidel. Snad i tyto skutečnosti byly příčinou všeobecně zakořeněného názoru, že pražské metro je příliš mladý dopravní systém a jeho vozidla nemohou vydat tak zajímavé svědectví jako např. železniční hnací vozidla, jež zahájila svoji kariéru již v první polovině 19. století. Negativně se projevovalo i značné zneužívání podzemní dráhy k politické propagandě a prohlubování československo-sovětského přátelství před rokem 1990, což později pochopitelně vyústilo v často bezhlavou kritiku či posměch ve vztahu ke spolupráci se SSSR, a to i přes četné přínosy, které tato spolupráce přinesla. Nejen výše uvedené poznatky se staly hlavním popudem k přípravě Edice vozidel pražského metra, která by měla vyplnit určitou informační mezeru a být též památkou na práci stovek projektantů a techniků, kterým vděčíme za prozíravou projekci, výstavbu i dlouhodobě spolehlivý provoz pražského metra. Vlastní práce na nové edici začaly v květnu 2007, nejprve přípravou obsáhlejšího článku, který byl následně přeměněn na první knihu nové edice, mapující počátky výběru vozidla pro pražské metro a dále historii prvních vozidel pražského metra – jednotek R1, které se však do podzemí nikdy nedostaly. V současné době (březen 2008) jsou již prováděny přípravné práce na pokračování edice, konkrétně se jedná o druhý a třetí díl, věnovaný vozidlům sovětské výroby a jejich modernizaci.

PROČ JE PRO PŘÍPRAVU NOVÉ EDICE NEJVYŠŠÍ ČAS PŘÁVĚ NYNÍ?

- Pražské metro je v roce 2008 provozováno 35. rokem. Za tuto dobu přepravilo stovky miliónů cestujících a vystřídal se zde několik typů hnacích vozidel osobní dopavy.
- Jednotky R1, které je možné považovat za první vozidla určená pro stávající systém pražského metra, jsou dlouhá léta sešrotovány a z provozu jsou zcela vyřazena i první sovětská vozidla Ečs.
- Nejrozšířenější jednotky řady 81-717/714 procházejí v současné době rozsáhlým modernizačním programem, který zcela mění jejich podobu i technické vybavení. Původní jednotky tak za nedlouho budou rovněž patřit mezi vozidla historická.
- Úměrně s úbytkem starších typů bude čím dál více ubývat i vybraná dokumentace k těmto vozidlům, ne všechny nepotřebné dokumenty směřují do archivů. Pozdější zpracování by tak (podle zkušeností s jinými tématy) mohlo narážet na četné informační mezery.
- Souběžně s výměnou vozidel odcházejí z aktivní služby i technici nejrůznějších odborností, kteří zažili počátky provozu metra i rutinní provozní službu jednotlivých typů. Sami tak mohou k tématu poskytnout řadu doplnění či vlastní dokumentace.

EDICE VOZIDEL PRAŽSKÉHO METRA – RÁMCOVÁ STRUKTURA

1. DÍL Projekt R1 aneb vozidlo, které nedostalo šanci

- Výběr vozidel pro pražské metro, souboj různých koncepcí
- Vývoj, konstrukce a výroba rychlodrážních jednotek R1, vítězného projektu výběrového řízení v roce 1968
- Rozhodnutí o dodávkách vozů ze Sovětského svazu, jeho důvody a pozadí
- První etapa zkoušek jednotek R1, nehoda na zkušební trati Kačerov
- Rekonstrukce havarovaných vozů R1, sestavení nové jednotky a dokončení zkoušek, završené schválením vozidla pro výrobu ověřovací série
- Souvislosti projektu R1 (resp. R2) s rychlodráhou Bratislava resp. dalšími exportními záměry výrobce
- Ukončení dalšího vývoje projektu R1 a přenechání tohoto oboru výrobcí ze Sovětského svazu v rámci dělby výrobních programů států RVHP
- Muzejní anabáze a další osudy jednotky R1 (R2)
- Technický popis rychlodrážních jednotek R1 v továrním provedení
- Vzpomínky prvních strojvedoucích pražského metra, vyškolených v Moskvě roku 1970

2. DÍL Vozidla Ečs a bratrská výpomoc pro začátek provozu metra

- Rekapitulace klíčových rozhodnutí, první jednání v Sovětském svazu
- Stručný vývoj vozidel podzemních drah Mytiščinského strojírenského závodu (1934–2008)
- První vůz řady E v Československu, jeho další osud
- Dodávky vozidel Ečs (přejímky, přeprava a zprovoznění)
- Přípravy na zahájení provozu pražského metra, stručně o hlavních parametrech první trasy C pražského metra
- Stručný provozní životopis vozů Ečs v pražském metru
- Zabezpečovací a automatizační technika užívaná na vozech Ečs (popis a úpravy ARS, ACB)
- První deponovací a opravárenské zázemí vozidel pražského metra – depo Kačerov
- Postupná likvidace vozidel, její technologie a průběh
- Druhotná využití vyřazených vozidel pro experimentální účely
- Historická vozidla, jejich rekonstrukce a využití, ojedinělý projekt umístění vozu č. 1009 v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze
- Technický popis vozidel Ečs, provozní úpravy, udržovací řád
- Vzpomínky prvních strojvedoucích vozů Ečs, vyškolených ve dvou skupinách v Moskvě roku 1973
- DVD příloha – krátké snímky z příprav a počátků provozu pražského metra, přeprava vozu č. 1009 do Muzea MHD v Praze, likvidace vozů Ečs

3. DÍL Jednotky řady 81-717/714 a konjunktura budování pražského metra

3A 81-717.1/81-714.1

- Výstavba sklonově náročné trasy A a potřeba nových výkonnějších vozidel
- Vývoj nových typů v SSSR a jeho formování čsl. techniky
- Dodávky vozidel 81-717/714 (přejímky, přeprava a zprovoznění)
- Zahájení provozu nové trasy s novými jednotkami
- Nové jednotky na cestě k nejrozšířenějšímu vozidlu pražského metra – stručný provozní životopis vozů 81-717/714 v pražském metru do roku 1990, další výstavba pražského

metra (stručně o trase B a nových provozních úsecích jednotlivých tras, obsluhovaných těmito jednotkami)

- Zabezpečovací a automatizační technika na jednotkách 81-717/714 (ARS, PA135, případně další zkušební úpravy – ACB-M2)
- Rozšiřování deponovacího a opravárenského zázemí vozidel pražského metra – depo Hostivař, Opravárenská základna metra a depo Zličín
- Změna společensko-ekonomických poměrů 1989/90, ukončení dodávek ze SSSR a další výhledy řady 81-717/714
- Provoz jednotek v 90. letech a jejich postupný ústup na úkor modernizovaných vozidel
- ? Ukončení provozu nerekonstruovaných jednotek ?
- Druhotné využití vyřazených vozidel pro experimentální účely
- ? Historická vozidla ?
- Technický popis jednotky složené z vozů 81-717.1 a 81-714.1, provozní úpravy a rekonstrukce, udržovací řád
- DVD příloha – propagační snímky z provozu a výstavby pražského metra

3B 81-71 M (Škoda 2Mt, 3Mt, 4Mt)

- Výběrové řízení na rekonstrukce sovětských vozidel metra
- Vzorová rekonstrukce konsorcia ČKD - Škoda
- Průběh sériových rekonstrukcí jednotek 81-717/714 ve Škodě Plzeň
- Související vývojové, konstrukční a výrobní aktivity Škody Plzeň
- Provoz rekonstruovaných souprav
- Zabezpečovací a automatizační technika (PA135, LZA, ARS a další výhled)
- Technický popis rekonstruované jednotky 81-71M, provozní úpravy, systém údržby
- DVD příloha – případný propagační pořad o postupu rekonstrukce

U třetího dílu je vzhledem ke značnému informačnímu rozsahu možné rozdělení do dvou knih.

4. DÍL Projekt M1 a trnitá cesta k moderní jednotce české výroby

4A

- Výchozí podmínky pro vývoj nových vozidel, zadávací parametry na nová vozidla
- Výběrová řízení, charakteristika jednotlivých projektů
- Vývoj, konstrukce a výroba jednotek M1
- Schvalovací proces jednotek M1
- Pravidelný provoz jednotek M1
- Související rozvoj sítě metra (trať Nádr. Holešovice - Ládví atp.)
- Zabezpečovací technika (PA135)
- Plány na rozvoj vozového parku pražského metra v budoucích letech
- Technický popis jednotky M1, provozní úpravy, systém údržby

Statě o jednotkách 81-71M i M1 budou připravovány s ohledem na ochranu obchodních zájmů a duševního vlastnictví jejich výrobců. Komplexnější zhodnocení uvedeného projektu s potřebným časovým odstupem bude spíše úkolem pro budoucnost.

4B

- Historické studie a projekty vozidel pražského metra (zejm. Škodovy závody a Konsorcium)

4C

- Dodatky k edici (nové poznatky a doplňky získané na základě ohlasů prvních tří vydaných knih)