

3 | 2019
ročník 24

DP

kontakt

PROČ MIZÍ UDÍRNY?

TŘI MĚSÍCE S FANSHOPEM

**POD SEKČÍ BEZ JÍZDY!
TO MI STAČILO ŘÍCT JEDNOU**





**Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.**

DP
kontakt
mediální partner



DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM

V OBORECH S MATURITOU

Autotronik | Informační a zabezpečovací systémy | Informační technologie | Ekonomika městské dopravy | Logistika v dopravě | Propagace | Podnikání v denní i dálkové formě

V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM

Automechanik | Autolakýrník | Karosář | Autoelektrikář | Zámečník | Elektrikář | Elektromechanik | Aranžér

Najděte uplatnění v DPP!

Motol: Plzeňská 298/217a, Praha 5 | **Vinohrady:** Moravská 3/965, Praha 2
Košíře (dílny): Plzeňská 134, Praha 5

Více informací na www.sps-dopravni.cz

**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

OBSAH 3 / 2019

DP
kontakt

- 4 – 5 AKTUÁLNĚ
- 6 – 7 JAK POKROČILA PŘÍPRAVA ROZVOJE TRAMVAJOVÉ SÍTĚ?
- 8 OD CESTUJÍCÍCH / LISTÁRNA
- ŽENY V DPP**
- 9 – 11 „POD SEKČÍ BEZ JÍZDY“ MI STAČILO ŘÍCT JEN JEDNOU
- BEZPEČNOST**
- 12 – 14 PROČ MIZÍ UDÍRNÝ ANEB NOVÝ ZABEZPEČOVAČ NA TRASE B
- FANSHOP**
- 15 3 MĚSÍCE S FANSHOPEM
- PROFIL**
- 16 – 19 VYSOKÝ KREDIT AUTOŠKOLY
- 20 – 21 HYBRIDNÍ AUTOBUS VOLVO 7900 LAH
- VÝROČÍ**
- 22 – 27 PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽČE VZPOMÍNÁJÍ ANEB PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM DÍL 3. KDO ZAJIŠŤUJE ÚDRŽBU A OPRAVY ELEKTRICKÝCH VLAKŮ METRA?
- KALEIDOSKOP**
- 28 – 29 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH
- NOSTALGIE**
- 30 – 33 VOZY NOSTALGICKÉ LINKY 23
- LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM**
- 34 – 36 LETEM SVĚTEM... TROLEJBUSEM
- PEL-MEL**
- 37 Z DOPRAVNÍCH PODNIKŮ V ČR
- 38 KŘÍŽOVKA O CENY
- 39 KULTURA / KVÍZ
- 40 RETRO VÍKEND NA KOLEJÍCH

Titulní strana: Eva Ermantrautová, vozovna Strašnice
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 24. ročník

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědný redaktor:** Zdeněk Bek
Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; **Místopředseda:** Jiří Došlý; **Členové:** Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Vít Cechmánek, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Zora Karmazín Blümllová, Jaroslav Krísten, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. února 2019
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód
Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje





Foto: Filip Jířek

ODSTAVNÉ KOLEJIŠTĚ V AREÁLU OPRAVNY TRAMVAJÍ

Naším čtenářům jistě neunikla informace z minulého čísla o intenzivních stavebních pracích na novém kolejišti pro tramvaje v prostoru bývalého fotbalového hřiště v areálu Opravny tramvajů v Hostivaři. Tato akce úzce souvisí s výstavbou nové vozovny Hloubětín a po dobu její přestavby by zde měly najít dočasný domov právě tramvaje z Hloubětína. V dubnovém DP kontaktu se můžeme těšit na článek o přípravě výstavby tohoto kolejiště včetně souvislostí s dalšími akcemi a projekty Dopravního podniku. Protože práce pokračují rychle, přinášíme z areálu aktuální fotografii. (fj)



Foto: Pavel Fojtík

Víte přesně, co znamená zkratka DOZ?

Hostivařskou garáž a opravnu autobusů. To ale nevysvětluje podobu zkratky... Nejprve se v roce 1976 začala stavět opravná karosérii, opravná agregátů o rok později. Přisun kloubových autobusů znamenal stavbu provizorního pracoviště se dvěma revízními kanály v plechové hale typu RD Jeseník. Provoz karosárny mohl začít roku 1983, opravná agregátů o rok později a tzv. vstupní objekt s diagnostickými linkami a umývárnu byl převzat do užívání v závěru roku 1985 spolu s centrálním skladem. Následovala lakovna (1987) a vývojová zkušebna (1989). Významným datem pro Hostivař je rok 1994, kdy tam byly po zrušení garáže v Libni převedeny dvě třetiny autobusů (109). Od 2. dubna 1994 tak zde funguje i garáž a vznikla tak organizační jednotka nazvaná Dopravně-opravárenská základna (DOZ). A my se tam v příštím čísle k 25. narozeninám tohoto útvaru vypravíme. (pel)

Když oko dozorcí opravdu bdí

Další čestné uznání generálního ředitele DPP za obětavost při mimořádné situaci zná svého majitele. Tentokrát majitelku, protože tou, která včas rozpoznala sebevražedný úmysl a vzápětí včas zastavila soupravu metra, je dozorcí stanice Chodov Andrea Höferová. Při své službě 10. února 2019 před polednem sledovala



Foto: Petr Ludvíček

muže, který neustále přecházel přes bezpečnostní pás tam a zpět a přitom stále hleděl do tunelu. Šla ho požádat, aby odstoupil zpět do nástupiště a přitom jí muž sdělil, že místo neopustí a skočí pod vlak. Dozorčí neváhala, použila bezpečnostní tlačítko k zastavení vlaku a následně zavolala na policii. Souprava mezitím pomalu dojezdila do stanice, muž nastoupil a odjel. Andrea Höferová udala jeho popis kolegům a policistům, kteří ho zadrželi ve stanici I. P. Pavlova.

Již jednou takto úmysl skočit pod soupravu cestujícímu rozmluvila. To zaujalo v rozhovoru s ní i generálního ředitele Petra Witowského, který se kromě samotného příběhu zajímal i o přípravu na různé mimořádné události. Paní Andrea spolu s vedoucím tratě C Jaroslavem Voskou popsala osvědčenou zásadu, že zejména při kontaktu s agresivním cestujícím není vhodné hrát si na hrdinu, ale ze stanoviště dozorcího volat policii. A to i přesto, že naše hrdinka je aktivní provozovatelkou kickboxu, jak s úsměvem dodala. Spíše dává na intuici a 23 let sbírané zkušenosti než unáhlený čin. Více než u mimořádných událostí raději funguje jako informátor o dopravním spojení, nejbližších památkách či důležitých institucích. (pel)

LETOŠNÍ VÝROČÍ S PROHLÍDKAMI A JÍZDAMI

Rok 2019 je, stejně jako roky minulé, bohatý na výročí různých provozoven Dopravního podniku. Ať už se jedná o akce v rámci zážitkové turistiky či komentované prohlídky v rámci projektu Nostalgie DPP, vždy se návštěvníci podívají do míst, které běžně neuvidí. Ve spojení se zajímavým výkladem o příslušných areálech či vozech se předpokládá téměř povinná účast všech fanoušků pražské hromadné dopravy. Podrobné informace o akcích naleznete na webových stránkách www.dpp.cz.

- **6. dubna 2019** – 25 let garáže Hostivař: komentované prohlídky (v 10.00 a 14.00 hod.); cena 140 Kč; kapacita 25 osob na jednu prohlídku
- **20. dubna 2019** – Zážitková turistika: depo Hostivař + trasa A; souprava 81-71; cena 150 Kč
- **27. dubna 2019** – 80 let vozovny Kobylisy: komentované prohlídky (v 10.00 a 14.00 hodin); cena 140 Kč; kapacita 25 osob na jednu prohlídku

- **8. května 2019** – Ečs + 81-71; trasa C v úseku: Háje – Nádraží Holešovice (běžné jízdné)
- **18. května 2019** – Zážitková turistika: depo Kačerov + trasa C (souprava metra Ečs) + jízda historickou tramvají do Muzea MHD; cena 250 Kč
- **14. a 15. června 2019** – Noční zážitková turistika: trasa C; cena 400 Kč
- **11. srpna 2019** – 81-71: trasa A v úseku Dejvická – Skalka (běžné jízdné)

(zb)



Foto: Jan Šurovský



Foto: Ondřej Láška

START 27. SEZÓN MUZEA MHD S VELKÝM TAHÁKEM

Premiérová zimní sezóna Muzea MHD ve vozovně Střešovice přilákala od ledna do začátku března 2019 téměř 6500 návštěvníků. Muzeum lze navštívit ještě do konce března o sobotách a nedělích od 9 do 17 hodin. Na Velký pátek, tedy 19. dubna 2019, připadá již tradičně slavnostní zahájení hlavní návštěvnícké sezóny. Při této příležitosti bude v tento den pro veřejnost připravena jedinečná možnost svezení muzejním kloubovým autobusem Ikarus 280 a tramvajovou soupravou motorového vozu „Mevro“ (přečíst jste si o něm mohli v DPK 12/2018) s rekonstruovaným vlečným vozem „Krasin“, též nazývaném „Rychlík“ (o něm vyšla příloha v DPK 7-8/2018). Jízdy budou okružní na Vypich a zpět, s nástupem i výstupem ve vozovně Střešovice. Bližší informace o akci budou včas zveřejněny na webových stránkách DPP. (ol)

Vinohradská v obležení těžké techniky

V sobotu 9. března 2019 byla zahájena dlouho očekávaná druhá etapa rekonstrukce tramvajové trati ve Vinohradské ulici. Úsek Škrétova – Sudoměřická, jehož celková délka je 1,9 km, tak čeká kromě klasických úprav (jako jsou odvodnění, nové trolejové vedení, nové dráhové kabely či úpravy v dopravním značení) i úprava přechodů na bezbariérové, včetně vybavení signálními a varovnými pásy. Ani to však není kompletní seznam prací. Dochází také k obnově připojení osvětlených zastávkových označků u definitivních zastávek a k přípravám na budoucí instalaci informačního systému. V definitivní trati budou použity antivibrační rohože, v celém rozsahu budou žlábkové kolejničky NT1 s tlumícími a izolačními prvky (pryžové bokovnice). Ve vyloučeném úseku bude nasazena náhradní autobusová doprava. Náročná rekonstrukce potrvá do 12. července 2019. (red)



Foto: Zdeněk Bek

AUTOBUSOVÉ ZMĚNY V PID

Počátkem března 2019 dochází k drobným úpravám autobusových linek Pražské integrované dopravy, a to zejména ve Středočeském kraji. Více spojů pro obyvatele Mělníka, méně spojů do Outletu Tuchoměřice, tak by se daly ve zjednodušené formě prezentovat tyto změny. Pojďme se telegraficky seznámit s některými linkami, kterých se změny týkají.

- **Linka číslo 161** je posílána o převedené spoje z linky číslo 312.
- **Linka číslo 213** je po celý týden prodloužena o jeden půlnoční spoj, a to v úseku Jižní Město – Nádraží Uhřetěves.
- **Linka číslo 371** je posílána v ranní i odpolední špičce pracovních dnů.

O víkendech dochází ke zkrácení odpoledních intervalů, a to ze 120 na 60 minut.

- **Linka číslo 463** je zrušena a částečně nahrazena linkou číslo 461.

Kompletní přehled trvalých autobusových změn naleznete na www.pid.cz

(red)

MHD PŘI SMOGU ZDARMA

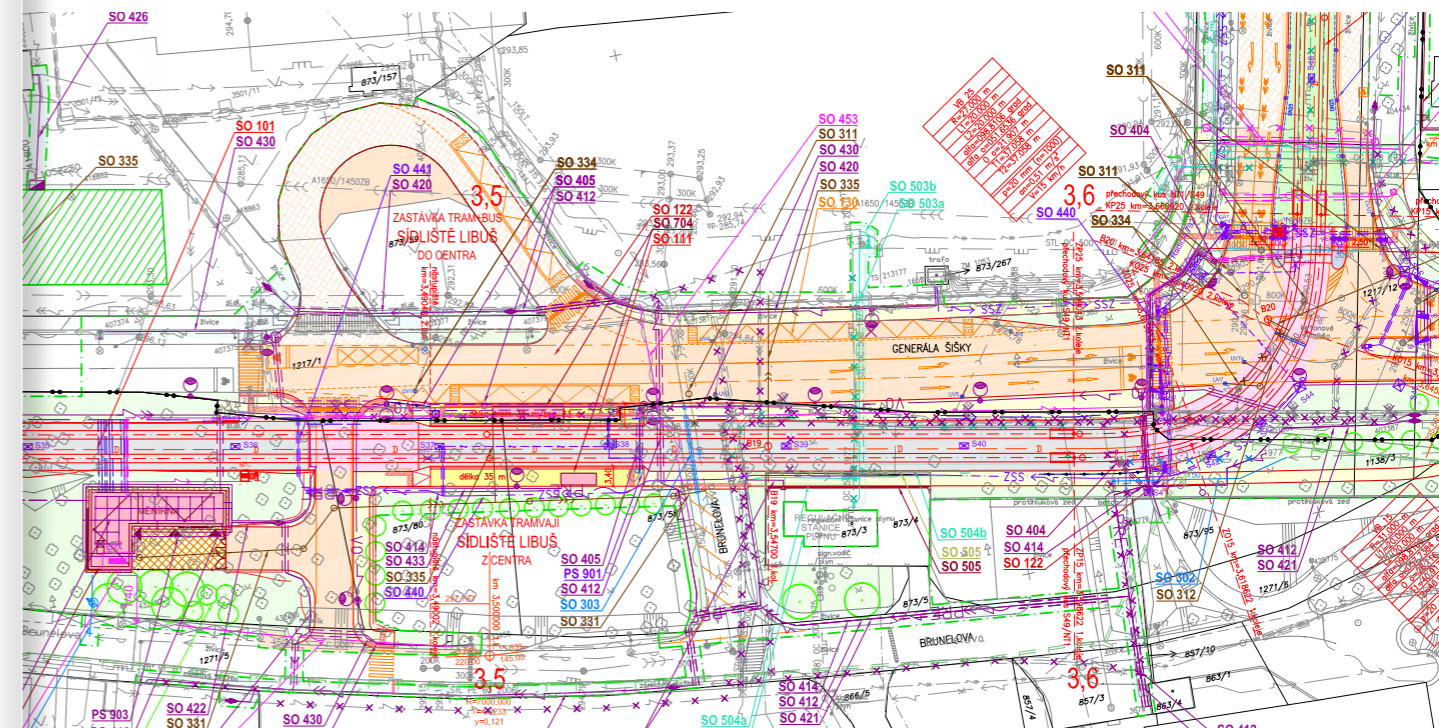
Pražští radní schválili 25. února 2019 zavedení veřejné dopravy zdarma v době vyhlášené smogové situace. Součástí přijatých opatření jsou i doporučení pro společnost a další organizace zřizované hlavním městem, aby svým zaměstnancům doporučily využívat přednostně MHD. Magistrát také vytvořil stránky, kde mohou lidé pohodlně najít veškeré podrobnosti ke smogové situaci: smog.praha.eu. Zavedení MHD zdarma by mělo v případě smogové situace stát hlavní město přibližně 5 milionů korun denně. (red)



Text: Filip Jiřík
Vizualizace: METROPROJEKT Praha, a.s.
Ilustrační foto: Petr Hejna

JAK POKROČILA PŘÍPRAVA ROZVOJE TRAMVAJOVÉ SÍTĚ?

V ROCE 2017 BYLI ČTENÁŘI DP KONTAKTU SERIÁLEM SEZNÁMENI S AKTUÁLNÍMI ZÁMĚRY ROZVOJE TRAMVAJOVÉ SÍTĚ V PRAZE. JAK JE V NAŠÍ ZEMI BOHUŽEL SMUTNOU REALITOU, PŘÍPRAVA INFRASTRUKTURNÍCH STAVEB SE PRAKTICKY VŽDY ZPOŽŮDUJE, ZEJMÉNA Z DŮVODU KOMPLIKOVANOSTI SYSTÉMU POVOLOVÁNÍ STAVEB. TYTO VLIVY POSTIHLY I PLÁNY DOPRAVNÍHO PODNIKU, A PROTO POVAŽUJEME ZA SPRÁVNÉ ČTENÁŘŮM POPSAT AKTUÁLNÍ STAV.



VÝŘEZ Z PROJEKTU TRAMVAJE NA LIBUŠ U ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ LIBUŠ

do konce roku 2020. První etapa zahrnuje kilometrový úsek do zastávky Holyně, který bude ukončen úvratí pro provoz obousměrných vozů. Tato etapa má být realizována ve vazbě na zajištění posledních dvou pozemků a stavebního povolení do roku 2022. Druhá etapa, představující koncový úsek a smyčku, musela být odložena a není předmětem aktuální žádosti o dotaci z EU. Termín její realizace závisí na rychlosti ukončení soudních sporů.

Tramvajová trať Sídliště Modřany – Libuš

Projekt tramvajové trati do Libuše se v současné době nachází ve stádiu probíhajícího stavebního řízení. Bezesporně lze konstatovat, že na této stavbě bylo v uplynulých dvou letech odvedeno nejvíce práce, na které má lví podíl odbor Nemovitý majetek ekonomického úseku. Přesto však i zde stále zůstává několik nedořešených pozemků, na kterých se ještě pracuje.

V současné době tak lze konstatovat, že stavba jistě nebude dokončena v původně plánovaném termínu roku 2020, reálným je rok 2022 za předpokladu dořešení pozemků.

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

Tento záměr se stal doslova obětí naší národní legislativy a snahy o přísnější podmínky, než mají ostatní státy Evropské unie. Téměř rok se příprava zdržela následkem chyby v novele nařízení vlády k zajištění ochrany před hlukem

v gesci ministerstva zdravotnictví ČR. Další měsíce zabrala jednání s ministerstvem obrany ČR, které neakceptovalo územním plánem stanovený zábor pro tramvajovou trať.

V polovině roku 2018 se tak stavba nacházela po přepracování projektu opět na začátku. Během letošního roku tak teprve doufáme ve vydání územního rozhodnutí a zahájení jednání s vlastníky pozemků. Je zřejmé, že realizace stavby do roku 2022 je ohrožena a postup státních úřadů tak může Prahu připravit o stovky milionů z dotačních programů EU.

Tramvajová smyčka Zahradní Město

V projektu smyčky na Zahradním Městě se daří přes drobná procesní zdržení postupovat k cíli zprovoznění smyčky nejpозději společně s otevřením železniční stanice Praha – Zahradní Město. V současné době probíhá stavební řízení a realizace se plánuje v závislosti na koordinaci se stavebními aktivitami SŽDC v roce 2020 nebo 2021.

Tramvajová smyčka Depo Hostivař

Poslední z pětice rozvojových akcí získala roční zpoždění potřebou koordinace s parkovacím domem P+R, připravovaným v její těsné blízkosti odborem investic MHMP. V současné době probíhá územní řízení obou staveb a realizace smyčky je předpokládána do konce roku 2022.

Nově se rodící plány

Závěrem si zaslouží alespoň zmínku další projekty, které byly nově zahájeny. Díky změně územního plánu i priorit vedení hlavního města Prahy byla v roce 2018 zahájena intenzivní příprava obnovení tramvajové trati na Václavském náměstí, byť ve zcela odlišné podobě, než v jaké zde tramvaje dojezdily v roce 1980. Významně postoupil proces směřující k výstavbě Dvoreckého mostu, neboť byl v loňském roce architektonickou soutěží vybrán vítězný návrh, který nyní lze projektovat.

Díky aktivitě Středočeského kraje bude v letošním roce také započata projektová příprava první tramvajové trati vedoucí za hranice Prahy – z Kobylis do Zdib. Jakmile příprava některého z nových plánů dospěje do stavu pokročilejší rozpracovanosti, jistě se jim budeme věnovat i na stránkách DP kontaktu.

Věnovat se budeme pěti stavbám, u kterých jsme v roce 2017 plánovali jejich výstavbu do pěti let. Pro tyto akce nyní připravuje odd. Strategie investičního úseku žádosti o spolufinancování z EU v rámci 53. výzvy Operačního programu Doprava. Tento krok je klíčovým v letošním roce a jeho výsledek bude rozhodující v otázkách další přípravy.

Tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec

Situace trati do Slivence je komplikovaná z důvodů nedokončeného majetkoprávního vypořádání. Problémem je zde zejména fakt, že několik potřebných pozemků je zatíženo soudními spory a není tedy ani možné jednat o jejich výkupu. Největší komplikace jsou však pouze v koncovém úseku Holyně – Slivenec. Proto byla stavba v roce 2018 rozdělena na tři etapy.

Nultá etapa představuje úpravy stávající smyčky Sídliště Barrandov, které budou provedeny



EXKLUZIVNĚ PŘINAŠÍME PRVNÍ KOORDINAČNÍ ZÁKRES TRAMVAJOVÉ SMYČKY A NOVÉHO PARKOVACÍHO DOMU V TERMINÁLU DEPO HOSTIVAŘ

Popisy, vizualizace a situace plánovaných tramvajových tratí najdete v DP kontaktech:

4/2017	Proč plánujeme nové tramvajové tratě?
5/2017	Kam budou nové jezdit tramvaje?
6/2017	Tramvajová trať Barrandov – Slivenec
7-8/2017	Na Dědíně konečně po kolejích?
9/2017	Tramvajová trať Modřany – Libuš
10/2017	Smyčka Zahradní Město
11/2017	Smyčka Depo Hostivař

Jednotlivá čísla najdete na:
www.dpp.cz/dp-kontakt
nebo si načtete QR kód



POMOC ŘIDIČKY DVOJÍM POHLEDEM

☹️ Včera 6. 1. 2019 ve večerních hodinách vaše řidička před zastávkou Sídliště Řepy zastavila před křižovatkou, vyskočila z autobusu, ze začátku nám z neznámých příčin. Po chvíli koukáme ven a pomáhá nějaký ženský. Chci se jí tedy zeptat, zdali jí tohle chování přijde normální? Nebezpečně zastavit v křižovatce, opustit autobus, jeden cestující musel nebezpečně vystupovat mimo zastávku. A další cestující jí tam šel pomoc, protože by jí sama stejně neutáhla, proč se žene do akcí, které stejně sama nezvládne? To bychom tam jako stáli do dneška, kdyby jí nikdo nepomohl? Jeli jsme pak celou cestu 2 min. pozdější!!! A nestíhali další spoje. Žádám její náležitě potrestání.

Z odpovědi DPP: Vedoucí garáže podání s řidičkou projednal a současně řidičce poděkoval za příkladné a pohotové jednání, kdy svou duchapřítomností poskytla pomoc člověku, který ji bezprostředně potřeboval. Z pohledu vedoucího svým chováním neporušila žádný předpis, naopak se zachovala tak, jak by se měl v popsané situaci chovat správně každý. Skutečně nás mrzí, možná i zaráží, pokud se pisatelka podání domnívá, že pomoc druhému v nesnázích se v současné době již tzv. „nenosí“. Příkladné jednání řidičky ocenila jiná cestující pochvalným dopisem. Z podnětů, které přicházejí, vidíme, že si cestující příkladného jednání našich zaměstnanců hluboce váží a pozitivně reagují, neboť do nepříjemné situace se může dostat kdokoli z nás, a tedy i podávající. S takto laděným podnětem jsme se skutečně ještě v naší praxi nesetkali.

😊 Dobrý den, včera jsem se stala svědkem skvělého činu paní řidičky, kdy neignorovala a nebylo jí lhostejné ohrožení zdraví starší paní o berlích, která pravděpodobně následkem chladného počasí uklouzla a upadla. Paní řidička pohotově odstavila autobus, aniž by zaváhala, šla paní pomoci se zvednout. Přestože autobus nabral zhruba dvouminutové zpoždění, velice oceňuji její snahu pomoci a pohotové jednání. Bez ní by se paní asi svépomocí nezvedla. Děkuji za takové řidiče, kteří umí jednat pohotově a jsou schopni pomoci druhým.

**Z DOPISU POLICIE ČR GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP
PETRU WITOWSKÉMU**

Vážený pane řediteli,

dovolte mi, abych Vám a všem pracovníkům Dopravního podniku hl. m. Prahy poděkoval za umožnění výcviku policejních zákrokových odborů Speciální pořádkové jednotky Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy v prostředcích městské hromadné dopravy a dalších objektech, areálech nebo přímo linkách a stanicích metra.

Rádi bychom navázali na dosavadní průběh dlouhodobé a výborné spolupráce mezi naším útvarem a Vaší společností a požádali o umožnění těchto výcviků i pro následující rok.

plk. Mgr. Petr Matějček
náměstek ředitele Krajského ředitelství
Policie hl. m. Prahy pro vnější službu

OTVÍRÁNÍ DVEŘÍ V METRU

? Dobrý den, zajímalo by mě, proč se v metru někdy otevírají dveře samy, a někdy si je cestující musí otevírat. Jinými slovy, proč se dveře samy neotevírají (nebo je tedy řidič neotevírá) pokaždé? Děkuji za odpověď.

Z odpovědi: Opatření, kdy dveře nejsou neustále bezdůvodně otevírány, zvláště v době snížených přepravních nároků, zabraňuje předčasněmu opotřebování mechanismu ovládání dveří. Tento způsob ovládní cestujícími je signalizován zeleným světlem na ovladači dveří. V době zvýšených přepravních nároků, v závislosti na množství cestujících, mohou strojvedoucí dle uvážení využívat centrálního ovládání všech dveří vlaku. Zkušenosti z provozu potvrzují, že se systém v praxi rychle vžil a připomínky k němu nezaznamenáváme. Děkuje se za váš zájem o tuto problematiku.

DVAKRÁT RYCHLÁ REAKCE

😊 Dobré ráno, dnes v 7:10 jsem vystupoval na autobusové zastávce Kundratka ze směru Palmovka z autobusu č. 140. Přišel jsem na přechod a zastavil mi autobus, který jel poté ve stejném směru. Řídila ho žena a pravděpodobně se jednalo o č. 185. Začal jsem přecházet, a když jsem byl za polovinou autobusu, tak zatroubil, lekl jsem se a zastavil. Ve vedlejším pruhu náhle prosvištělo auto. Velké díky paní řidičce, jen díky její duchapřítomnosti se mi nic nestalo. Prosím o patřičné ocenění. Děkuji.

😊 Pracuji jako vedoucí tabáku Relay na stanici metra Náměstí Míru. Dne 25. 1. 2019 kolem 03.00 hod. došlo k vloupání do prodejny. Díky rychlému zásahu dozorců stanice byl pachatel dopaden. Děkuji.

Z E-MAILU PRAVIDELNÉHO ČTENÁŘE

Vážená redakce,

chci vám poděkovat za zasláný DP kontakt. Časopis mne zase chytil u srdce. To víte, vydržet v jednom podniku od vojny po důchod s přeluhou 7 let, tedy 47 spokojených let, nelze jen tak zapomenout. Mne se v podniku opravdu líbilo a měl jsem spojení od ředitelů až po posledního řidiče a automechanika závodové dopravy. Proto Vám vždy píšu něco z mých pamětí, protože si myslím, že když to uchováte, za nějaký čas už si to nebude nikdo pamatovat. Je nás stále míň a míň. V seriálu o metru zmiňujete bývalé ředitele, jedním z nich byl Ing. Josef Němeček. Při jedné konferenci jsem za ním zašel o přestávce, zda se jej mohu na něco zeptat. On souhlasil a já jsem mu řekl, že ta podoba a jméno mi připomíná učitele z SPŠS v Betlémské, který nás měl jen na suplování, ale nikdy neučil a zda o něm neví. On byl nadšený, že jsem o tom začal, že je to jeho otec a pak si mne zapamatoval a vždy mne pomohl.

S pozdravem
Jiří Kovařovič
býv. sl. č. 241230

„POD SEKČÍ
BEZ JÍZDY“
MI STAČILO
ŘÍCT JEN
JEDNOU

V provozu jsem zažila už hodně, nejvíc mě ale fascinují „vzpěračky“. To jsou matky, které nastupují s kočárkem do tramvaje koly napřed. Jak zvedají madlo kočárku nahoru, tak si připadám jako návštěvnice olympijských her.

JABLKO NIKDY NEPADÁ DALEKO OD STROMU. SEM TAM SE MŮŽE ZAKUTÁLET, ALE PŘÍRODA HO VŽDY VRÁTÍ ZPĚT. I TAK BY SE DALA CHARAKTERIZOVAT PRACOVNÍ CESTA SYMPATICKÉ ŘIDIČKY ZE STRAŠNICKÉ VOZOVNY. EVA ERMANTRAUTOVÁ NEZAČÍNALA SVOJI KARIÉRU JAKO KOVANÁ „TRAMVAJAČKA“. POSTUPNĚ VŠAK NAŠLA CESTU K LADNÝM TRAMVAJOVÝM KŘIVKÁM, S KTERÝMI JIŽ TÉMĚŘ 20 LET BRÁZDÍ ULICEMI PRAHY. POJĎME SE S JEJÍ PRACOVNÍ POUTÍ SEZNÁMIT PODROBNĚJI.



Často se setkávám s tím, že v Dopravním podniku pracují celé generace rodin. Začíná takto i vaše rodinná kronika?

Ano, maminka i tatínek pracovali u Dopravního podniku. Maminka jezdila Škodou 1203 s náhradními díly do vozoven. Prapůvodně zde však pracovala jako soustružnice a poté jako kantýnská. Tatínek pracoval též jako soustružník, ale v Rustonce. To jsou taková 70. léta.

Takže vaše cesta do podniku byla předem jasná...

To se tak úplně říci nedá. Jsem vyučená biochemička pro mlékárenskou výrobu. Když jsem se po mateřské chtěla vrátit do Pragolaktosu, nebyla jsem přijata. Bylo po revoluci, všechno se rozprodávalo. No a maminka mi řekla o možnosti pracovat v Dopravním podniku. Takže jsem v roce 1999 nastoupila do oděvního skladu. O rok později jsem si udělala řidičské oprávnění na tramvaj a jezdila brigádně. Následně byl oděvní sklad v roce 2007 zrušen a já šla na úřad práce, ale stále jsem přitom brigádně jezdila. Poté jsem šla praco-

vat do XENY (opět oděvní sklad), kde jsem vydržela 4 měsíce, ale láska k ježdění mě zavála zpět a v květnu 2008 jsem se vrátila zpět do Dopravního podniku, ale už jako stálá řidička tramvaje.

Jak vzpomínáte na kurz?

Kurz byl hrozně fajn! Na výuku jsem měla Pavla Patočku a na jízdy Bohouše Jankta, který teď pracuje ve strašnické vozovně na vrátnici. Pamatuji si, jak byl ze mě unešený... Já jsem totiž v Pragolaktosu jezdila s vysokozdvížným vozíkem, a tam jsou pedály téměř stejně. Praxe je samozřejmě jiná, ale v těch nohou jsem to měla, takže „pod sekci bez jízdy“ mi stačilo říci jen jednou. Naopak při teoretických zkouškách při výměně pojistek jsem místo pantografu chtěla stahovat trolej. Jsem trémista a prostě jsem se spletla. Pro mě byla praktická část mnohem snazší než teoretická část kurzu.

Po kurzu jste nastoupila přímo do vozovny Strašnice?

Ano, ale původně jsem chtěla do vozovny

Pankrác, protože jsem bydlela v Modřanech. Jenže okolí do mě pořád hučelo, ať jdu do Strašnic, a tak jsem nakonec šla, dnes bych už neměnila.

Po tolika letech se ve vozovně musíte už všichni znát, že?

Člověk registruje, že stará parta, se kterou jsem zde byla, odchází pomalu do důchodu a nové zaměstnance moc neznám. Je to jako v každém kolektivu, nedají se všichni hodit do jednoho pytle, ale občas je to náročné. Pořád si ale myslím, že kolektiv ve Strašnicích je super!

Ptáčci štěbetali, že jste absolventkou naší školy, je to pravda?

Ráda bych znala jména ptáčků... (úsměv). Ano, je to pravda, studovala jsem obor Podnikání na SPŠD v Moravské ulici. Ve vozovně visel plakát s nabídkou studia s dovětkem, že pro zaměstnance DPP je studium zdarma. Čistě z hecu jsme se tři nebo čtyři přihlásili a já jediná jsem vydržela až do konce.

Jak s odstupem několika let vzpomínáte na studium při zaměstnání?

Ráda na to vzpomínám. První rok nás byla plná třída, následně začali studenti odpadávat, znáte to: rodina, práce, hodně lidí to nevládalo. Pamatuji si, že jsem si kolikrát brala učení i do tramvaje.

Z vlastní zkušenosti vím, že kombinace studia a práce je opravdu náročná... Měla jste svůj oblíbený předmět?

To máte pravdu, pamatuji si, že jsme měli hodně předmětů. Nikdo nás nešetřil, právo, dějepis, čeština, angličtina, matematika, účetnictví, ekonomika... Doma jsme samozřejmě museli připravit i projekt, který jsem musela obhájit před komisí. Moje téma bylo personalizace Dopravního podniku. Psala jsem o tom, jak se nabírají noví zaměstnanci, a jak to poté ve firmě funguje. Je ale pravda, že jsem neudělala ústní zkoušku z angličtiny. Vůbec jsem s profesory nemluvila, přišlo mi nepřírozně mluvit jiným jazykem než češtinou. Začala jsem chodit na doučování a na další pokus zkoušku udělala.

Předpokládám, že se vám teď angličtina hodí...

Ano, v tramvaji zvládnou lidem pomoci, ale samozřejmě na hluboké konverzace to se mnou moc není. Slovíčka odpadávají a člověk zapomíná. Vždy se však snažím vyhovět. Když na mě ale rodilý Angličan spustí, a poté vidí mé vykulené oči... Občas se ani já nechytám...

Předpokládám, že když si zvyšujete kvalifikaci, že nemáte v úmyslu celý život řídit tramvaj?

Na to se mě všichni pořád ptají (úsměv). Víte, já beru maturitu jako pojistku. Může se stát

cokoliv, najednou nebudu moci jezdit, tak chci být připravena i na tuto situaci. Kancelář není nic pro mě, ale když už o tom mluvíme... zajímalo by mě psaní směn. Neberte to tak, že si stěžuji. Nezáleží na tom, jakou směnu dostanu, ale zajímal by mě ten proces. Není to o tom, že bych se někam cpala, je to jen zvědavost. Osobně bych i uvítala například návštěvu dispečinku v rámci školení, která máme tři do roka. Nemusíme tam trávit celý den, ale zajímala by mě ta část podpory provozu. Vždyť já jsem tam byla naposledy před cca 20 lety a i na dispečinku se určitě hodně věcí změnilo.

Dnes jsou populární sociální sítě. Dvě vaše kolegyně „tramvajačky“ jsou na nich hodně aktivní. Co vy? Jaký máte vztah k sítím?

Udržuji si své soukromí. Mám samozřejmě přátele, kteří vidí mé příspěvky, ale že bych se veřejně angažovala, to ne. Karolíně a Aničce moc fandím a jsem ráda, že naši profesí takto prezentují.

I přesto mi váš profil napověděl, že tramvajím fandíte, protože jsem našel fotografii z Plzně, kde stojíte za klikou historického vozu...

Existuje facebookové skupina FORT, ve které se sdružují řidiči tramvají napříč celou republikou. Díky této skupině jezdíme po republice a navštěvujeme vozovny ostatních dopravců. S přítelem jsme začali relativně pozdě, předloni jsme byli v Ostravě, loni jsme byli v Plzni, kde to bylo super. Vždy se určí tramvajáci z konkrétního města, kteří návštěvu oficiálně organizují. Většinou to spojíme i s návštěvou města. Skupinu zakládal Zbyněk Štíbr, dnes již důchodce, začínal asi s deseti lidmi, dnes je

nás už 80 a pořád se rozšiřujeme. Na druhou stranu se to moc nelíbí v práci, protože když nás chce jet více z jednoho města, je to pro plánovače problém.

Znamená to tedy, že se na těchto akcích potkáte i s řidiči z jiných měst a vyměňujete si zkušenosti?

Ano, zkušenosti si rádi předáváme, od toho ta skupina je, ale pokud jedu na výlet s rodinou, tak o práci nemluvíme a ani ji nevyhledávám. Je zdravé si vyčistit hlavu.

Příští rok slavíte 20 let v kabině tramvaje. Jak často jste v šoku? Mám na mysli z dění na silnicích...

Máte i nemáte pravdu (úsměv). Je to takové zamotané. Neřekla jsem vám, že v období odchodu z oděvního skladu a následného návratu do Strašnic jako kmenová řidička mi bylo oznámeno, že mi „letové“ uteklo o 4 dny. Jinými slovy jsem na čtyři dny opustila Dopravní podnik a začínala jako nový uchazeč o práci řidiče tramvaje. Administrativně to teď tedy bude 11 let, ale brigádnické ježdění nazpět mi nikdo nevezme. Stále miluji ježdění, mám svůj styl jízdy a za ta léta už vím, co mohu od svého okolí očekávat. I přesto jsem kolikrát překvapena, co lidé na ulicích vyvádějí. Kolikrát mě to až děsí.

Vzdělání jste si doplňovala sama, máte nápady k vylepšení pravidelných školení... vy nejste někdo, kdo sedí v koutě...

To určitě ne! Vlastně jsem si ještě vzpomněla na jednu věc. Před nějakou dobou se v Dopravním podniku zrodila zajímavá myšlenka tzv. „univerzální řidič“. Možnost udělat si řidičské oprávnění na autobus, aniž bych musela opustit své kmenové místo. Bohužel nakonec z projektu sešlo, což mě moc mrzí a myslím si, že nejsem jediná. Kdyby existovala možnost udělat si toto oprávnění, neváhala bych ani minutu (úsměv).

Na závěr našeho rozhovoru jsem vás chtěl poprosit o doplnění věty: „Kdybych neřídila tramvaj...“. Nicméně odpověď už asi znám...

...jezdila bych s něčím jiným. Pro mě nejsou jiné možnosti (úsměv). ■

SVÉ SOUKROMÍ SI CHRÁNÍM, ALE KOLEGYNÍM „TRAMVAJAČKÁM“ ANIČCE A KAROLÍNĚ FANDÍM A JSEM RÁDA, ŽE NAŠI PROFESÍ NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH PREZENTUJÍ, CHVÁLÍ EVA ERMANTRAUTOVÁ



Text a foto: Petr Havlíček
a Petr Kalášek

PROČ MIZÍ UDÍRNY? ANEB NOVÝ ZABEZPEČOVAČ NA TRASE B

PŘESTAVBA PŮVODNÍHO SOVĚTSKÉHO LINIOVÉHO VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE ARS JE U REKONSTRUOVANÝCH SOUPRAV TYPU 81-71M NA TRASE B V PLNÉM PROUDU. V SOUČASNOSTI JE TU JIŽ V PROVOZU 8 SOUPRAV VYBAVENÝCH MODERNÍM LINIOVÝM VLAKOVÝM ZABEZPEČOVAČEM S AUTOMATIZACÍ – NEBOLI LZA. CO TAKOVÉ PŘESTAVBĚ PŘEDCHÁZELO A CO VŠECHNO OBNÁŠÍ? A CO JSOU TO UDÍRNY?

ZKOUŠKY VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE LZA SOUPRAVY ČELNÍCH VOZŮ EV. Č. 3121-3131 BĚHEM NOČNÍ PŘEPRAVNÍ VÝLUKY 22. LEDNA 2019

Připomeňme si, že liniový vlakový zabezpečovač, u něhož se setkáme s mezinárodním označením ATP (Automatic Train Protection), má za úkol zajistit bezpečnou jízdu osobního vlaku na trati metra vzhledem k jízdám ostatních vlakových souprav, technickým podmínkám tratě a aktuální provozní situaci. Zabezpečovací zařízení tvoří dvě základní části:

- stacionární – jejím úkolem je vyhodnocování informací z traťového zabezpečovacího zařízení a jejich předání vlakové části;
- mobilní – je součástí vlaku a obstarává příjem vyslaných signálů, jejich vyhodnocení a implementaci v rámci řízení vlaku.

Tři trasy – tři druhy zabezpečovačů

V současné době jsou v pražském metru provozovány tři zcela rozdílné typy zabezpečovačů: ARS, PA 135 a LZA.

Vlakový zabezpečovač ARS je nejstarším vlakovým zabezpečovačem v pražském metru. Tímto typem zabezpečovacího zařízení sovětské výroby byly u nás dříve osazeny všechny trasy, a tím také na nich v té době provozované soupravy metra typu Ečs a 81-71. U nich každé čelní vozidlo vlaku bylo vybaveno snímacími cívkami, které přímo z kolejnicových pásů přijímají signály o definovaných frekvencích (např. $f=75$ Hz pro dovolenou rychlost 80 km/hod).

Další funkcí ARSky je dohled nad jízdou v režimu tlačítek bdělosti, která je prováděna zejména při ztrátě příjmu platného kódu, kdy strojvedoucí musí držet současně stlačena obě tlačítka bdělosti a rychlost jízdy vlaku nesmí překročit 20 km/hod.

Hlavní slabinou tohoto systému je jeho činnost v oblasti nízkofrekvenčních signálů přenášených prostřednictvím pojížděné ko-

lejnice, která ovšem zároveň funguje coby záporný pól trakční napájecí soustavy. V této oblasti signálů pracují ale také trakční střídače vlaků s asynchronním trakčním pohonem. Samotný signál ARS tak může být v určitých situacích rušen nebo ovlivněn frekvencemi blízkými či harmonickými, případně může získávat přímo signál falešný. Zajištění bezpečné funkce ARSky je tak z hlediska elektromagnetické kompatibility v rozporu se zaváděním a provozováním úsporných asynchronních pohonů vozů metra.

Z hlediska negarantovatelnosti elektromagnetické kompatibility mezi pohonem vlaku a vlakovým zabezpečovačem musel být na trase C s nástupem souprav M1, vybavených právě frekvenčně řízeným pohonem, původní zabezpečovač ARS nahrazen zabezpečovacím systémem PA 135 (Pilotage Automatic) francouzského dodavatele MATRA Transport, dnes součástí společnosti Siemens).

Další motivací pro výměnu původního zabezpečovače byla jeho generační zastaralost, založená zejména na užití kontaktních spínacích prvků, což přinášelo častý výskyt závad. Navíc tento systém z šedesátých let 20. století nedovoloval navázat pokrokové prvky automatizace v provozu metra.

Život „Elzy“ v Praze

S obměnou vlakového zabezpečovače se pokračovalo i na dalších trasách. Modernizované soupravy typu 81-71M přicházely na trasu A vybaveny Liniovým vlakovým zabezpečovačem s Automatizací – LZA. Dodavatelem systému ATC-LZA PRAHA (Automatic Train Control), jak zní celý název, byla společnost Automatizace železniční dopravy (AŽD Praha). Systém tvoří dva subsystémy: SOP-2P a ACBM.

Podsystém SOP-2P představuje vlastní vlakový zabezpečovač (ATP), který zajišťuje bezpečnost provozu. Konceptně vychází z polského systému SOP-2 (vývoj firma ZWUS Katowice, dnes součást společnosti Bombardier Transportation), provozovaného od dubna 1995 v síti varšavského metra.

Druhým je podsystém s automatizačními funkcemi Automatického cílového Brzdění pro systém Metra, tedy ACBM3 resp. ACBM 4. U něj se setkáváme s označením ATO (Auto-

matic Train Operation). Ten kromě samotného řízení vlaku dbá rovněž i na energetickou úspornost jízdy vlaku, dodržování stanoveného jízdniho řádu, minimalizaci úkonů prováděných strojvedoucím a podobně.

Oba podsystémy využívají pro svou činnost společně stacionární zařízení a společně vozidlové přenosové zařízení. Hlavním úkolem stacionárního zařízení je dle informací od staničního a traťového zabezpečovacího zařízení sestavit telegramy, které jsou následně adresovány do jednotlivých vodičových smyček, umístěných v kolejišti. Vozidlová zařízení telegramy přijmou, dekodují je a na jejich základě vytvářejí příslušné signály pro řídicí systém vlaku. Na podkladě těchto signálů a v paměti počítače instalované mapy trati (která zahrnuje sklonové a směrové poměry tratě, délky mezistaničních úseků aj.) je pak vlak schopen samočinně regulovat rychlost, a to s ohledem na energetickou úspornost a jízdni řád. Může také otevřít zabezpečené dveře na správné straně nástupiště, měnit dálková světla za tlumená (např. při vjezdu do stanice), spouštět vlakový rozhlas a mnoho dalších obdobných funkcí. Rozsah těchto funkcí souvisí s navoleným jízdním režimem.

Nejkomplexnější je Režim Automatického Vedení vlaku (RAV), který omezuje činnost strojvedoucího jen na otevření dveří ve stanici, spuštění vlakového rozhlasu pro zavření dveří a pokyn k odjezdu (držení tlačítka „rozjezd“ ve zmáčknuté poloze na vzdálenost 100 metrů od hrany nástupiště).

Nadstavbou tohoto systému je navíc Režim Bezobslužného Obratu (RBO), který je využíván pro obraty souprav v jím vybavených konečných stanicích (např. byl provozován ve stanici Dejvická).

Cílem všech těchto úprav byla taková podoba soupravy, která odpovídá provedení áčkových souprav, a to jak z pohledu strojvedoucího, tak z pohledu údržby, jakož i samotných cestujících. Pro ty je hlavním přínosem komfortnější jízda v automatickém režimu RAV a rozšíření míst k sezení o dalších 8 (sedačky v místě bývalé skříně ARS). První podvozky čelních vozů byly osazeny přijímacími anténami pro příjem signálu z kolejových smyček stacionární části. Správnost nového zapojení kabeláže a svorkovnic byla odzkoušena zkušebními napětím.

V návaznosti na dokončení modernizace vozového parku trasy A měl stejný osud potkat i poslední v řadě – trasu B. V souvislosti s plánovanou rekonstrukcí vozového parku této linky měl být obměněn i její zabezpečovací systém. Protože však nebylo včas rozhodnuto o jeho dodavateli, byl Dopravní podnik nucen běčkové soupravy 81-71M dočasně vybavit původní sovětskou ARSkou. Vzhledem k provizornosti došlo u tohoto řešení k omezení některých návazných funkcí ARS.

Na béčku postupně bez „udírny“

S postupem času se tak i žlutá linka pražského metra nakonec dočkala zahájení modernizace vlakového zabezpečovače. Návazně na dokončování „stacionárky“ započala příprava realizace přestavby části mobilní. S ohledem na výrazný časový odstup instalace LZA na trati B oproti trati A je sice tento systém funkčně shodný, ale technicky z podstatné části nově řešený. To si vyžádalo samostatný proces schvalování a zkušební provozu.

Celý proces byl na straně vlaků zahájen 20. dubna 2017, kdy byla AŽD předána první souprava z trasy B na pilotní (prototypovou) montáž zabezpečovače LZA. Jednalo se o soupravu složenou z vozů 3357–3646–3648–3652–3358.

Prvotním úkolem byla demontáž jejího stávajícího zabezpečovače ARS – včetně skříně ARS, která je pro běčkové soupravy typická a známá pod slangovým názvem udírna. Následovalo přepojení vozové svorkovnice, umožňující budoucí napojení zabezpečovače nového. Současně s tím doznal viditelnou změnu podoby i pult strojvedoucího, kde lokomotivní návěštní opakováč ARS vystřídal dotykový displej ACBM. Pult byl rovněž doplněn o ovladače automatizovaných funkcí pro režim RAV jako například přepínání světel dálková/tlumená, automatické zabezpečené otevírání dveří ve stanici (v režimu místní/centrální), tlačítko rozjezdu a podobně.

Cílem všech těchto úprav byla taková podoba soupravy, která odpovídá provedení áčkových souprav, a to jak z pohledu strojvedoucího, tak z pohledu údržby, jakož i samotných cestujících. Pro ty je hlavním přínosem komfortnější jízda v automatickém režimu RAV a rozšíření míst k sezení o dalších 8 (sedačky v místě bývalé skříně ARS). První podvozky čelních vozů byly osazeny přijímacími anténami pro příjem signálu z kolejových smyček stacionární části. Správnost nového zapojení kabeláže a svorkovnic byla odzkoušena zkušebními napětím.



FÁZE REKONSTRUKCE ČELNÍHO VOZU, KDY PO ODSTRANĚNÍ „UDÍRNY“, Tedy SKŘÍNĚ ZABEZPEČOVAČE ARS, VZNIKNE MÍSTO PRO NOVÉ SEDAČKY



ÚPRAVA PULTU STROJVEDOUČÍHO SOUPRAVY ČELNÍCH VOZŮ 3191-3194 V DEPU HOSTIVAŘ

PŘEPOJENÍ KABELÁŽE NOVÉHO VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE LZA NA OBOU ČELECH VOZŮ 3191 A 3194

Nelehké zkušební období

Hlavní jízdní zkouškou, prováděnou na zkušební trati, byla provizorní přejímka mobilní části LZA. Při ní byla za pomoci simulátoru zkušební tratě depa Hostivař ověřena správná funkce mobilního zařízení LZA ve všech režimech vlakového zabezpečovače s ohledem na simulované provozní situace. Součástí zkoušek bylo také ověření jízdních a bezpečnostních funkcí při bezobslužném obratu, kdy po splnění podmínek k zahájení obratu dále ovládá jízdu vlakové soupravy virtuální strojvedoucí.

Vzhledem k tomu, že u žádného z testů procedury provizorní přejímky nebyl u soupravy čelních vozů evidenčních čísel 3357-3358 shledán rozdíl mezi očekávaným výsledkem a skutečností, mohly být vydány revizní zprávy určeného technického zařízení (UTZ) Elektro a Zabezpečovacího zařízení a protokoly o Technické prohlídce. Na základě toho Drážní úřad udělil prozatímní Průkazy způsobilosti.

Na řadu přišla závěrečná **technicko-bezpečnostní zkouška** (TBZ) na trati metra, kterou **souprava 3357-3358** zdárně vykonala během noční přepravní výluky 7. listopadu 2017. Při ní se v úseku Skalka – Želivského provedlo mimo jiné i ověření chování vlaku při jízdě kolem návěstidla v poloze „Stůj“, zkouška nemožnosti couvání vlaku, překročení povolené maximální rychlosti nebo také

kompletní ověření jízdy v režimu automatického vedení vlaku a přesnosti zastavení v následující stanici.

U této prototypové soupravy byly Drážním úřadem stanoveny dvě etapy zkušební provozu. Při první se ověřovala činnost zabezpečovacího zařízení. Bezpečnost dopravy zajišťovala dvoučlenná vlaková četa a strojvedoucí řídil vlak podle světelných návěstidel. Stejný osud měla i její „sesterská“ zličníská **souprava čelních vozů ev. č. 3347-3348** (označována jako 1. sériová). Ta byla společnosti AŽD předána k montáži 26. 6. 2017 a technicko-bezpečnostní zkoušku vykonala během noční přepravní výluky 1. 12. 2017 na trase A.

Zkušební provoz obou těchto vlaků byl pečlivě vyhodnocován a získané poznatky zapracovány do nové verze softwaru mobilní části vlakového zabezpečovače. Ten pak byl zkoušen a odladován na další soupravě v pořadí – tedy soupravě čelních vozů evidenčních čísel 3338-3336 (ovšem pouze na zkušební trati depa Hostivař).

Po ukončení a vyhodnocení této etapy zkušební provozu, po novém vydání kladného stanoviska Hodnotitele bezpečnosti a po nově uděleném Rozhodnutí Drážního úřadu mohla následovat etapa druhá. V ní se přikročilo k **ověřování provozních vlastností vlakového zabezpečovače a automatické-**

Z hlediska různosti instalací mobilní části vlakového zabezpečovače je v pražském metru kuriozitou souprava složená z vozů 3138-3268-3211-3250-3150. Ta byla prototypově osazena postupně všemi typy vlakového zabezpečovače. Po prototypově provedené rekonstrukci tak byla nejprve v červnu 1999 osazena mobilní částí vlakového zabezpečovače PA 135. Následovalo zkušební osazení systém LZA v listopadu 2001 v rámci příprav na zavedení tohoto zabezpečovače na trase A. LZA poté vystřídala v listopadu 2009 ARSka, která byla na tuto soupravu nainstalována po její druhé plzeňské rekonstrukci. A v plánu je opět instalace mobilní části LZA. Tentokrát ale sériová.

ho vedení vlaku. Bezpečnost provozu tu je již plně v rukách vlakového zabezpečovače a jízda vlaku probíhá maximální dovolenou traťovou rychlostí.

S počátkem roku 2019 je přestavba zabezpečovacího zařízení fyzicky provedena celkem na osmi soupravách.

Ponorka i souprava s 3 zabezpečovači

Aby bylo možné provozně korigovat výpadky zličnických souprav, byly pro potřeby běžka dlouhodobě zapůjčeny postupně 3 soupravy původem z depa Hostivař, včetně tzv. „ponorky“ – jedné ze dvou souprav, kterou v roce 2002 zatopila ve stanici Florenc B povodňová voda.

Dokončení procesu vybavení všech vlaků domovského depa Zličín (celkem 52 vlaků) mobilní částí vlakového zabezpečovače LZA se předpokládá pak někdy v roce 2022. ■



3 měsíce s fanshopenem

LONDÝN, BERLÍN, BOSTON, ALE TAKÉ BRNO NEBO PLZEŇ. DO TÉTO SPOLEČNOSTI SE JEDNO OBYČEJNÉ PONDĚLÍ 12. LISTOPADU 2018 PŘIPOJIL I DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. STAL SE DALŠÍM MĚSTSKÝM DOPRAVCEM, KTERÝ VYSLYŠEL PŘÁNÍ FANOUŠKŮ A OTEVŘEL SVŮJ INTERNETOVÝ OBCHOD S DÁRKY, SUVENÝRY A PUBLIKACEMI.

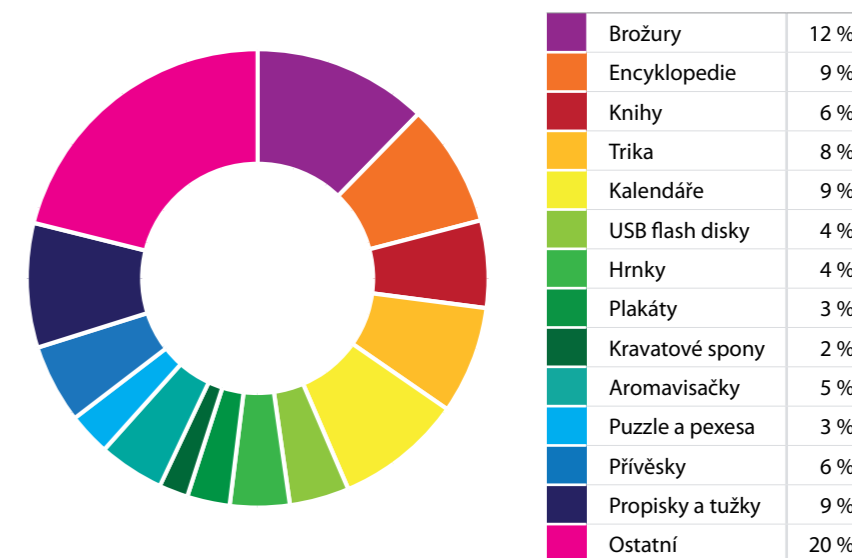
Zprovoznění fanshopu předcházely důkladné přípravy. Pro naši společnost to bylo poprvé, co jsme se pustili do klasického zasilatelského e-shopu. Nově tak musely být zpracovány obchodní podmínky, metodika zpracování osobních údajů podle GDPR, reklamační protokoly nebo logistické procesy. Viditelnější pro naše klienty pak jsou nové detailní produktové fotografie a popisy či přehledné kategorie.

A proč zrovna fanshop? Propagační předměty, suvenýry, e-shop, merchandise. Všechny tyto názvy byly ve hře, aby nakonec na plné čáře vyhrál fanshop. Obchod přece děláme právě pro fanoušky DPP a městské hromadné dopravy jako takové. Těm nabízíme už 175 rozmanitých druhů zboží od literatury po oblečení. Nejčastěji expedujeme brožury, díly Encyklopedie pražské MHD, knihy, trika, hrnky, USB flash disky nebo originální suvenýry z kolekce T3 Coupé.

Zákazníci nejčastěji volí pohodlnou úhradu kartou přímo na zabezpečené platební bráně a v 67 % pohodlné osobní vyzvednutí na Infocentru. Díky provázanosti logistiky s provozem Infocentru DPP je totiž objednávka přichystána k vyzvednutí zpravidla hned další pracovní den po připsání platby. Pro vzdálenější fanoušky je tu Česká pošta, která obstarává zbývajících 33 % dodání.

V brzké budoucnosti chystáme uvedení nových originálních dopravních suvenýrů, kovových autiček nebo pokračování jednoho z našich nejoblíbenějších literárních počínů. Pravidelně se u nás také budete setkávat s výhodami při koupi vybraných druhů zboží.

PRODEJ



Čísla fanshopu DPP za první 3 měsíce provozu:

686	vyřízených objednávek
1 673	kusů prodaného zboží
14 852	unikátních návštěvníků e-shopu
9	produktů si průměrně prohlédne každý návštěvník
4:11	průměrná délka návštěvy na webu (v min.)
pátek a sobota	v tyto dny nás navštěvujete nejčastěji

Návštěvy fanshopu dle zařízení:

58 %	PC
37 %	Mobilní telefon
5 %	Tablet

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna

VYSOKÝ KREDIT AUTOŠKOLY



VOZOVÝ PARK AUTOŠKOLY BYL VŽDY PESTRÝ, NA SNÍMKU ZLEVA: KAROSA LC 936.1037, ŠKODA RAPID 1,6 TDI A IVECO BUS CROSSWAY

KDYŽ ČLOVĚK MÍŘÍ DO AREÁLU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN DOPRAVNÍHO PODNIKU V PRAŽSKÉ HOSTIVAŘI, TAK HO PŘI VÝSTUPU Z TRAMVAJE PŘEKVAPÍ BUDOVA, KTERÁ DO PRAŽSKÉHO PŘEDMĚSTÍ ÚPLNĚ NEZAPADÁ. MODERNÍ VZHLED S PROSKLENÝM PRŮČELÍM NAPOVÍDÁ, ŽE SE V BUDOVĚ NACHÁZÍ JEDNO Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ODDĚLENÍ, KTERÉ ROČNĚ VYCHOVÁ PŘIBLIŽNĚ 301 ŘIDIČŮ. NIKOLIV TRAMVAJOVÝCH, AČ SE NACHÁZÍME V ULICI U VOZOVNY, ALE AUTOBUSOVÝCH. ANO, ŘEČ JE O AUTOŠKOLE DOPRAVNÍHO PODNIKU.

Historie autoškoly je bohatá i na vozidla. Znamé jsou fotografie s vozy Praga RND, Škoda 706 RO, Škoda 706 RTO, Karosa ŠL 11, Karosa C734 či Karosa B732. I zde však došlo k modernizaci, a proto je současná flotila autoškoly následující:

- 2x Škoda Rapid 1,6 TDI
- 1x Škoda Fabia 1,4 TDI
- 2x nákladní automobil skříňový Iveco EuroCargo
- 1x nákladní automobil Renault
- 2x Iveco Bus Crossway
- 2x Karosa LC 936.1037

Naše návštěva v autoškolě proběhla ve chvíli, kdy došlo „k výměně stráží“. Nemám na mysli okázalé ceremonie jako při návštěvě Pražského hradu, ale realizovanou změnu na pozici vedoucího. Na druhou stranu to přineslo unikátní možnost vyprávět jak minulého, tak současného vedoucího, a že bylo o čem si povídat: „Druhého září 1985 jsem nastoupil do autoškoly Dopravního podniku,“ začíná své vyprávění **Stanislav Fiala**, do prosince 2018 vedoucí oddělení Vzdělávání – Autobusy,

a pokračuje: „Osobně neznám kompletní historii autoškoly, nicméně můj předchůdce, pan Goiš, mi potvrdil, že autoškola má u podniku dlouhou tradici.“

Stríčky z historie

Pojďme se, spíše telegraficky, s historií autoškoly seznámit. Podle jeho slov se v 70. letech v ulici Na Valentince nacházela trolejbusová garáž, která byla v roce 1972 zrušena, a ná-

sledně se do areálu přestěhovala kancelář autoškoly. Učebna však byla v agitačním středisku ve Vítězné ulici na Malé Straně. Počátkem 80. let se kancelář autoškoly nacházela v prostorách dolní stanice lanové dráhy na Petřín. „V roce 1988 byla autoškola organizačně umístěna pod autobusy, a proto se znovu stěhovala, tentokrát do garáží Pankrác, kde došlo ke zrušení autobusového provozu. Tyto prostory již pamatuji. V roce 1994 jsme se stěhovali do Libně, opět do zrušených garáží, ve kterých jsme vydrželi až do roku 2002,“ pokračuje ve vzpomínání Stanislav Fiala.

Obavu, že se za tímto letopočtem skrývají podvodně, pan Fiala potvrzuje: „V učebnách jsme měli 1,8 metru vody! Paradoxně jsme věděli, že situace se výrazně zhorší, a proto jsme den předtím odvezli veškerý vozový park do garáží Klíčov. To nebyly jen autobusy, ale i motocykly, osobní auta a nákladní vozy.“ To už však byla labutí píseň autoškoly v Libni. I po vyklizení bylo v tesko domácích cítit vodu. Poté došlo k nucenému přestěhování autoškoly do Hostivaře: „Povodeň urychlila výstavbu této budovy, proto jsme se již v červnu 2003 mohli přestěhovat do těchto prostor,“ dodává Stanislav Fiala k počátku historie autoškoly na hostivařské adrese.

Klasická autoškola? Ne tak docela

Kdo se orientuje v historii Dopravního podniku, tak ví, že jeho součástí bývala i taxislužba. „To je pravda, i já ještě pamatuji, že jsem školil řidiče taxislužby a řidiče pražských komunikací, což tenkrát byla součástí Dopravního podniku. Po revoluci však došlo k odtržení od podniku a již jsme tyto řidiče neškolili,“ pátrá dále v paměti Stanislav Fiala.



Foto: Jan Arazim

V PODNIKOVÉ AUTOŠKOLE SLOUŽILY TAKÉ AUTOBUSY KAROSA ŠL11.1310 V NETYPICKÉM POUŽITÍ S DVĚMA TZV. BOUČAČÍMI DVEŘEMI NAMÍSTO PNEUMATICKÝCH. JEDEN TAKOVÝ (EV. Č. 7302) BYL Z. 7. 1986 ZACHYCNEN NA VINOHRADSKÉ ULICI U STANICE METRA ŽELIVSKÉHO

Podniková autoškola vlastně nikdy nebyla klasickou autoškolou. Ano, školí řidiče autobusů, ale to nejsou jediní zaměstnanci Dopravního podniku. Učebnami autoškoly procházejí i hasiči, řidiči vnitropodnikové dopravy, manipulační řidiči a další zaměstnanci Dopravního podniku (výpravčí, dispečeri, referenti apod.) Mistři odborného výcviku však připravují i přípravné kurzy pro nové řidiče. „Práci nesháníme, chodí za námi,“ říká s úsměvem na rtech Stanislav Fiala. Nesmí se zapomínat ani na studenty SPŠD, kteří v některých oborech potřebují řidičský průkaz. Obory automechanik a autotronik mají povinný předmět řidičský průkaz skupiny B a C: „První hodiny trávíme na trenažerech, následně v ulicích Prahy.“ Jsou dvě autoškoly otevřené i pro veřejnost? „Chápeme, že se může jednat o významný ekonomický přínos, nicméně poslední dva roky nemáme pro veřejnost bohužel vůbec žádnou volnou kapacitu,“ dodává Fiala.

Po organizační stránce

Autoškola, to je pro většinu žáků káva, učebna, lektor a promítání vzdělávacích materiálů. Pojďme však lehce nahlédnout pod pokličku. „Máme registrační listinu k provozování autoškoly a školicího střediska od Magistrátu hlavního města Prahy, který je nám, spolu s Ministerstvem dopravy, nadřízený. Kdykoliv sem mohou poslat kontrolu. My však máme u obou institucí vysoký kredit, takže nehrozí, že by zde byl jakýkoliv problém. Je to hlavně v našem zájmu, aby veškerá dokumentace souhlasila,“ hrdě zdůrazňuje Stanislav Fiala.

V každém oboru je důležité mít ty nejaktuálnější informace. Všichni řidiči to znají, legislativa se mění téměř každý rok, a tak musí krok s novými pravidly držet i lektoři autoškoly. „Jsme v Asociaci autoškol České republiky, zúčastňujeme se seminářů, odebíráme odborné časopisy a v neposlední řadě si vyměňujeme zkušenosti i s jinými autoškolami v republice. Například jsme se byli podívat v brněnském dopravním podniku, jak to funguje u nich. Legislativa se mění téměř každoročně, a my jsme garantem toho, že každý typ řidiče je proškolen dle schválené učební osnovy,“ doplňuje Stanislav Fiala.

Obsah školení je stanoven zákonem č. 247/2000 Sb. a prováděcí vyhláškou č. 156/2008. Jsou však témata, kdy je možné se věnovat určité látce více, například při školení o prevenci a řešení mimořádných



JOSEF ŠEFRHANS, MISTR ODBORNÉHO VÝCVIKU, SEZNAMUJE V JEDNĚ Z HOSTIVAŘSKÝCH UČEBEN ŘIDIČE S TECHNICKÝMI ÚDAJI AUTOBUSU SOR NB 18

událostí v silniční dopravě. Čtenáře jistě zajímá, jaké jsou nejčastější příčiny dopravních nehod u DPP. „Jednoznačně je to neodhadnutí průjezdního profilu. V Praze máme samozřejmě i konkrétní místa, kde dochází k častým dopravním nehodám. Ty si naotíme a na učebních místech probíráme a vysvětlujeme si konkrétní situace. Samozřejmostí je, že učíme i první pomoc, bez těchto znalostí by nikdo neměl ani vyjet,“ dodává Stanislav Fiala.

Není dne, kdy by člověk nezaslechl stesky po nedostatku zaměstnanců. Stejná situace je i v autoškole: „Sehnat k nám mistra odborného výcviku je náročné, musí mít správný typ maturity (obor související se silniční dopravou) nebo vysokoškolské vzdělání a učitelský průkaz v plném rozsahu. Tři lidé mají vysokou školu pedagogického zaměření, ostatní prošli pedagogickými kurzy pořádanými podnikem. Hledáme samozřejmě lidi hlavně z podniku, musí znát organizaci a mít alespoň nějaké zkušenosti z provozu.“

Vysoká úspěšnost

Přes třicet let ve službách autoškoly, to už je slušná sbírka osobních vzpomínek a hlavně vchovaných řidičů. „Sou tu řidiči, které znám skutečně 30 let. Pokud se však ptáte na statistiku, ročně jsme schopni vyškolit okolo 300 řidičů na skupinu D, a to z řidičských oprávnění B i C. K tomu zajišťujeme i průkaz profesní způsobilosti řidiče, který trvá od dvou do osmi týdnů. Úspěšnost máme vysokou, neznamená to však, že kurz udělá každý. Aktuálně máme deficit 200 - 220 řidičů. Každý měsíc zahajujeme všechny typy kurzů. Vše, co nám nábor dá, jsme schopni odbavit,“ upřesňuje Stanislav Fiala.



OD ROKU 1985 JE STANISLAV FIALA (UPROSTŘED) SOUČÁSTÍ AUTOŠKOLY DOPRAVNÍHO PODNIKU. VPRAVO JE NOVÝ VEDOUČÍ ODDĚLENÍ VZDĚLÁVÁNÍ – AUTOBUSY JINDŘICH TICHÝ. VLEVO JE DOPLNŮJE TOMÁŠ KEC, ZÁSTUPCE VEDOUČÍHO ODDĚLENÍ

V Hostivaři však nesídlí jen autoškola, součástí objektu je i náborová kancelář a psychologická laboratoř. Jejich přítomnost v budově oceňuje i Stanislav Fiala: „Všichni kolegové, kteří s námi sdílí tuto budovu, jsou pro nás vítanou pomocí. Dříve jsme si pořád volali a řešili jsme věci na dálku. Teď jsme si mnohem blíží a je to znát hlavně na efektivitě práce. I díky nim autoškola pracuje mnohem precizněji.“

Hudba budoucnosti

Opustit po tolika letech pracovní pozici se kolikrát neobejde bez dojetí. U Stanislava Fialy však na slzy ani vzdáleně nedošlo, na-

opak, stále vypomáhá autoškole. „Jindřicha Tichého jsem tři roky připravoval na pozici vedoucího, byl zařazen v systému personálních rezerv, poslední rok mi dělal zástupce. Pro mě byla výhoda, že jsem za ním nemusel stát a kontrolovat co dělá, je to kvalitní nástupce. Pracovat jako vedoucí autoškoly je dosti odborná práce, a rád zde ještě vypomáhám,“ říká Stanislav Fiala.

„Jsem tu vedoucí dva měsíce, takže se mě raději na nic neptejte,“ začíná s úsměvem Jindřich Tichý, od ledna 2019 nový vedoucí oddělení Vzdělávání – Autobusy. „U podniku jsem 20 let, začal jsem jako automechanik, poté jako řidič autobusu, doposud jsem pracoval jako mis-



O ADMINISTRATIVNÍ PODPORU AUTOŠKOLY SE STARÁ VERONIKA POKORNÁ



AUTOŠKOLA, TO NENÍ JEN ŘÍZENÍ, ALE I SEZNÁMENÍ SE S OVLÁDÁNÍM PANELŮ OIS, KTERÉ DEMONSTRUJE PETR JELÍNEK



TĚMĚŘ KOMPLETNÍ SESTAVA AUTOŠKOLY DPP. ZLEVA: TOMÁŠ KEC, JINDŘICH TICHÝ, VLADIMÍR VORŠILKA, MOJMÍR JANEBA, KAREL ŠKOP, VLADIMÍR DUŠEK, VERONIKA POKORNÁ, JOSEF ŠEFRHANS, STANISLAV FIALA A PETR JELÍNEK

tr odborného výcviku v autoškole. „Přes letitou přípravu je práce vedoucího náročná. „Věděl jsem, co mě čeká, i přesto jsem zavalený papíry, ale postupně mizí, takže nepanikařím,“ usmívá se a doplňuje: „V první řadě bych rád poděkoval panu Fialovi za to, v jakém stavu mi oddělení předal a že se na něj mohu i teď obrátit. Mám výhodu v tom, že jsme tady vážně skvělý kolektiv. Vidáme se i mimo práci a nemohu si na nic stěžovat. Na kolegy se mohu plně spolehnout,“ pochvaluje si atmosféru současný vedoucí.

Jako mistr odborného výcviku však nemůže zapomenout na některé uchazeče. „Vždy jsem nerad slyšel, když uchazeč říkal, že se nebojí praktických jízd. Mělo by to být naopak.

Teorii se naučíte, ale i když jste profesionál, nikde není napsáno, že neadekvátně odhadnete situaci v dopravním provozu,“ upozorňuje.

Osobní zkušenost s řízením autobusu je však neocenitelná, ostatně všichni pracovníci autoškoly si prošli provozem a ví, o jak náročnou práci se jedná. „Obdivuji všechny řidiče MHD a obecně řidiče profesionály, že každý den tuto práci vykonávají. Zodpovědnost řidiče autobusu je opravdu veliká a rizikové situace jsou v hustém pražském provozu na denním pořádku,“ připomíná s vážnou tváří Jindřich Tichý.

Autobusová doprava bude jistě ještě několik let založená primárně na spalovacích moto-

rech. Již dnes se však objevují náznaky změn, jednou z nich je elektrifikace. Co to znamená pro autoškolu? „Právě teď máme na stole úkol od vedoucího jednotky, abychom dosavadní pilotní režim výcviku a školení řidičů elektrobusesů a trolejbusů postupně převedli do rutinního stavu a zajistili potřebnou kvalifikaci a kapacitu dle postupu jednotlivých projektů elektrifikace. Pro mne i ostatní kolegy v autoškole je to významná změna, ale zároveň velká motivace do další práce,“ prozrazuje na závěr našeho povídání Jindřich Tichý.



MOJMÍR JANEBA V POČÍTAČOVÉ UČEBNĚ PŘI VYSVĚTLOVÁNÍ FUNKČNOSTI PALIVOVÉ SOUSTAVY

Oddělení Vzdělávání Autobusy má nezastupitelnou roli při zajišťování a zdokonalování odborné způsobilosti, a to nejen u řidičů autobusů či nákladních vozidel, ale řady dalších profesí a funkcí napříč celým DPP. V posledních letech významně narostl rozsah a důležitost výuky a výcviku nových řidičů autobusů pro potřeby intenzivního náboru při trvajícím nedostatku řidičů na trhu práce.

Jan Barchánek,
vedoucí jednotky
Provoz Autobusy

HYBRIDNÍ AUTOBUS VOLVO 7900 LAH



Elektromotor I-SAM 600 V AC

Vznětový čtyřválcový motor Volvo D5K 240

Převodovka Volvo AT2412E
mechanická dvanáctistupňová s plně automatickým robotickým řízením



Pomocná startovací baterie



Pracoviště řidiče
je ergonomicky a účelně zařízeno včetně otočné sedačky

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY

Výrobce:	VOLVO BUS CORPORATION GÖTEBORG – ŠVÉDSKO
Celková délka:	18 135 mm
Šířka:	2 550 mm
Výška:	3 280 mm
Rozvor náprav:	5 190 mm + 6 755 mm
Vznětový motor:	EURO VI
Objem válců:	5132 cm ³
Výkon:	180 kW/2200 ot. min ⁻¹
Výkon elektromotoru:	130 kW
Provozní hmotnost:	18 398 kg
Největší povolená hmotnost:	28 000 kg
Celková kapacita:	139 (k sezení 47, k stání 92)

Volvo používá technologii tzv. paralelního hybridu: v hnacím řetězci je za vznětovým motorem vřazen elektromotor, který pracuje buď v režimu motor, nebo generátor. Energie, která se takto vrací do oběhu, je ukládána v trakčních bateriích na střeše vozidla a je používána zejména při rozjezdu nebo akceleraci.

Klimatizační jednotky
interiéru vozu a samostatná klimatizace pracoviště řidiče



Blok trakčních baterií
Lithium-Ion umístěných na střeše

Foto: Petr Hejna
Texty: Ondřej Volf

Autoři textu: Petr Hušák, Richard Bílek,
Petr Havlíček, Martin Březina a Jakub Rypar
Foto: Petr Havlíček, Petr Hejma a archiv JSVM



Foto: Petr Hejma

1974–2019
45 let
prážského
metra
s DP kontaktem

PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ aneb PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM

Díl 3.

KDO ZAJIŠŤUJE ÚDRŽBU A OPRAVY ELEKTRICKÝCH VLAKŮ METRA?

VE ŠPIČCE PRACOVNÍHO DNE JE NA TŘI TRATĚ PRAŽSKÉHO METRA VYPRAVOVÁNO 109 PĚTIVOZOVÝCH ELEKTRICKÝCH VLAKŮ METRA, JEZDÍCÍCH V MINIMÁLNÍM INTERVALU AŽ 115 SEKUND.

ROČNĚ TAK VLAKOVÉ SOUPRAVY V ÚHRNU NAJEZDÍ TĚMĚŘ 12 MILIONŮ VLAKOKILOMETRŮ S NESPOČETNÝM MNOŽSTVÍM CYKLŮ OTEVŘENÍ A ZAVŘENÍ DVEŘÍ, ROZJEZDŮ A ZMĚN SMĚRU JÍZDY. ZA PROVOZNÍ PŘIPRAVENOST, SPOLEHLIVOST, ČISTOTU A ÚDRŽBU TĚCHTO VLAKŮ RUČÍ JEDNOTKA SPRÁVA VOZIDEL METRO. A AČKOLI ÚDRŽBU A OPRAVY VLAKŮ METRA JIŽ DPP NEPROVÁDÍ „VLASTNÍMA RUKAMA“, ZA TECHNICKÝ STAV VOZIDEL A KVALITU JEJICH ÚDRŽBY PLNĚ ZODPOVÍDÁ.

NEJSTARŠÍ REKONSTRUOVANÉ SOUPRAVY
TYPU 81-71M NAJEZDILY V PROVOZU
JIŽ TĚMĚŘ 1,3 MIL. KM. NA SNÍMKU VOZY
ZE SOUPRAVY 3111-3122 PŘI VYVAZOVACÍ
OPRAVĚ V OZM HOSTIVAŘ

Jednotka Správa vozidel Metro (JSVM) vznikla po organizační změně Dopravního podniku z původní služby vozové DP-Metro, která dříve společně s údržbou vozů zahrnovala i jízdní personál. Zásadním milníkem pro oblast vozového hospodářství pražského metra bylo **rozhodnutí o modernizaci vozového parku** počátkem 90. let. V té době byla definitivně opuštěna myšlenka provádění generálních oprav původních sovětských vozů a DPP se vydal sice komplikovanou, avšak jedinou správnou cestou vedoucí k co nejrychlejšímu pořízení **nových vlaků** vysoké technické úrovně. Kromě zajištění nových vlaků bylo přikročeno k **zásadní rekonstrukci vlaků** typu 81-71.

V letech 1998 až 2010 dodalo konsorcium firem postupně nahrazené generálním dodavatelem, společností Siemens, celkem **53 nových pětivozových vlaků typu M1**, které jsou provozovány na trati C. V období let 1996 až 2011 prováděla plzeňská společnost Škoda rekonstrukce starých sovětských vlaků a celkem dodala **93 pětivozových vlaků typu 81-71M**, které jsou provozovány na tratích A a B.

Kompletní servis vozů dodavatelsky

Důležitým momentem následujícím po zavedení nové vozové techniky byl **přechod na dodavatelský způsob údržby** vlaků metra. Tento proces byl započat smlouvou „Charter Rail“ se společností Siemens, uzavřenou v roce 2005, která řešila zejména logistiku náhradních dílů. Návazně Dopravní podnik s touto společností od 1. 1. 2009 zahájil projekt Full Service vlaků M1, kdy dodavatel odkoupil od DPP veškerou opravárenskou technologii a v pronajatých prostorách depa Kačero v provádí kompletní údržbu a opravy vlaků M1.

Obdobná servisní smlouva byla následně uzavřena se společností Škoda Transportation, která od 15. 12. 2009 pro DPP provádí v depch Hostivař, Zličín a v Opravárenské základně metra údržbu a opravy rekonstruovaných vlaků 81-71M.

Dle stanoviska Ministerstva dopravy je Dopravní podnik jako provozovatel dráhy a drážní dopravy stále plně odpovědný za dodavatelsky prováděné čin-



nosti (tj. opravy a údržba vozidel) a musí zajistit efektivní a účinnou kontrolu prováděných prací tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy. Tuto odpovědnost nelze převést na třetí osoby.

Zásadní změny vozového parku a způsobu jeho údržby jsou neodmyslitelně spjaté zejména s osobou Ing. Josefa Němečka, který donedávna působil jako vedoucí JSVM. Od časů původní sovětské techniky až do dnešní doby dokázal důsledně prosazovat koncepční kroky tak, že pražské metro bylo a doposud je v oboru vozového hospodářství příkladem pro mnohá evropská metra vycházející z obdobných technických a provozních základů.

Elektrické vlaky pražského metra

Vlaky metra typu 81-71M představují oproti vlakům původním o generaci mladší vozidlo. Nejdůležitější změny, které přinesla rekonstrukce:

- nová silová elektrická výzbroj je soustředěna do jednoho trakčního kontejneru, pulzní měniče s technologií IGBT napájí cizí buzené stejnosměrné trakční motory a umožňují rekuperaci brzděné energie do stejnosměrné napájecí sítě;
- mikroprocesorový řídicí systém s vysokým stupněm integrace řídicích funkcí a pokročilou diagnostikou využívá komunikační sběrnice WTB;

- nový interiér a řídicí stanoviště využívá pouze nesnadno hořlavé a zdraví neškodné materiály;
- v pneumatické a mechanické části byly řešeny pouze uzly provozně nespolehlivé nebo náročné na údržbu (nové jsou kompresory, elektropneumatické brzděče, elektricky ovládané dveře, trakční spojky, na podvozcích byla provedena konstrukční změna ve vedení dvojkolí a závěsu převodovky);
- jednotlivé agregáty jsou na vlaku rozmístěny s ohledem na požadavky provozní redundance a rozložení hmotnosti tak, že pětivozová souprava 81-71M je, na rozdíl od původní koncepce před rekonstrukcí, nedělitelnou jednotkou.

Na základě 20letých provozních zkušeností lze projekt rekonstrukce původních sovětských vlaků hodnotit jako velmi úspěšný. Bylo dosaženo cíle významně zvýšit užitné vlastnosti vlaků a prodloužit jejich životnost a současně je dosahováno očekávané provozní spolehlivosti rekonstruovaných vlaků při zásadním snížení pracnosti údržby.

Nutno doplnit, že **rekonstrukce vlaku je vždy technickým a ekonomickým kompromisem**, a proto v některých technických parametrech rekonstruované vozy za novými nutně zaostávají (vyšší hmotnost, vliv starých nerekonstruovaných dílů se projevuje na provozní spolehlivosti a nárocích na údržbu atd.).



ROZSÁHLÉ INVESTICE PŘEVĚLA SPOLEČNOST SIEMENS JIŽ BĚHEM PRVNÍ SMLOUVY FULL SERVICE NAPŘ. V PODOBĚ ZCELA NOVĚ VYBAVENÉ DÍLNY NA OPRAVU PODVOZKŮ A DVOJKOLÍ V BUDOVĚ J DEPA KAČEROV. V NEDÁVNO PODEPSANÉ DRUHÉ SMLOUVĚ BUDE NEJVÝZNAMNĚJŠÍ INVESTICÍ MÝČKA VOZŮ



BĚHEM UPLYNULÉHO DESETELETÍ SE Podařilo KOORDINACÍ INVESTIC SPOLEČNOSTÍ SIEMENS A DPP VÝRAZNĚ ZLEPŠIT PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ OPRAVÁRENSKÝCH PROSTORŮ DEPA KAČEROV. SERVISNÍ ČINNOST V RÁMCÍ SMLOUVY FULL SERVICE PROVÁDÍ SPOLEČNOST SIEMENS POMOCÍ SVÉHO VLASTNÍHO TECHNOLOGICKÉHO VYBAVENÍ V PROSTORÁCH PRONAJATÝCH OD DPP

Vlaky metra typu M1, ač od doby výroby prototypu uběhlo již více než 20 let, stále v hlavních rysech splňují současné nároky na moderní vozidlo metra standardní koncepce. Ve zkratce je můžeme charakterizovat následovně:

- skříňové vozů vyrobené z dutých profilů ze slitiny hliníku, což výrazně snižuje hmotnost vozidel;
- pohon zajišťují asynchronní trakční motory napájené pulzními střídači s technologií IGBT s možností rekuperace brzděné energie do stejnosměrné napájecí sítě;
- mikroprocesorový řídicí systém využívá datovou sběrnici MVB;
- elektricky ovládané předsvuně dveře umožňují maximální využití prostoru pro cestující;
- pneumatické sekundární vypružení významně přispívá k dobrým jízdním vlastnostem vlaku;
- spotřeba trakční energie vlaku M1 na trati C je až o 40 % menší než u dříve zde jezdících sovětských vozů.

Vlaky M1 se osvědčují v náročném provozu vytižené trati C a vykazují vysokou provozní spolehlivost.

Připomenutím historie vozového parku pražského metra je třívozová souprava **Ečs** a pětivozová souprava **81-71**, které jsou pečlivě udržovány (mimo Full Service) v provozuschopném stavu a využívány k příležitostným výročním, nostalgickým, zážitkovým a komerčním jízdám.

Čím se jednotlivé útvary JSVM zabývají?

Jednotka Správa vozidel Metro je organizačně rozdělena na odbor **Technická kontrola** a odbor **Provozně-technický**.

Činnost odboru **210100 Technická kontrola** spočívá v organizování a zajišťování činnosti spojených s technickou kontrolou a dozorem nad údržbou a opravami elektrických vozidel metra. S pracovníky odboru se můžete každodenně setkat na halách a dílnách dep a OZM, případně na zkušebních tratích a při ověřovacích jízdách vlaků. Vedle běžné kontrolní činnosti provádí jako Osoba odborně způsobilá revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a rozhoduje o technické způsobilosti elektrických vozidel metra a jejich součástí.

Významnou kompetencí odboru je provádění defektoskopických kontrol a celkového dozoru nad defektoskopickou činností a tvorba a schvalování technologických postupů pro jednotlivé metody u součástí podléhající defektoskopickým kontrolám.

Činnost odboru **210200 Provozně-technický** spočívá zejména v pravidelné kontrole plnění nastavených parametrů obou hlavních smluvních vztahů na servis elektrických vozidel metra, vedení veškeré technické dokumentace a administrativy spojené přímo či nepřímo s provozem, opravami vozidel a je-

jich údržbou. Současně sleduje technický stav vlaků metra mimo jiné formou Technických kontrol, provádí zkušební a ověřovací jízdy a Technicko-bezpečnostní zkoušky (TBZ).

Pravidelně tento odbor jedná s dodavatelskými společnostmi a případně i s Drážním úřadem o realizaci veškerých změn na vozidlech a je technickým garantem investičních akcí souvisejících s elektrickými vozidly metra. V současné době například probíhá instalace mobilní části vlakového zabezpečovače LZA na 81-71M provozovaných na trati B (tématu se věnuje článek na str. 12–14) a ve fázi konstrukčních prací jsou dodávky nových rámců podvozků pro vlaky M1 (seriál Josefa Němečka a Jaroslava Kristena k této problematice vycházel v DP kontaktu v letech 2012 a 2014).

Rozsah spravovaných technologií a různorodost úkolů vyplývajících z provozu klade značné nároky zejména na neustálé prohlubování a rozšiřování technických znalostí a přehledu o stavu techniky u odborných pracovníků obou odborů. JSVM musí být odborně zdatným partnerem při technických jednáních s dodavateli, kde se od ní očekávají znalosti v oblasti strojírenství, elektrotechniky i software. Jednotka je se svými provozními zkušenostmi připravena na klíčová rozhodnutí v technických otázkách budoucnosti vozového parku, která DPP v blízké či vzdálenější době čekají.



PRACOVNÍK TECHNICKÉ KONTROLY JSVM NA RÁMU PODVOZKU M1 KONTROLUJE POMOCÍ ULTRAZVUKOVÉ DEFEKTOSKOPIE KRITICKÉ MÍSTO. TOUTO NEDESTRUKTIVNÍ METODOU JE MOŽNO ZJISTIT PODPOVRCHOVÉ VADY V MATERIÁLU A VYUŽÍVÁ SE JAK PRO HLEDÁNÍ VAD V POČATEČNÉM STADIU VÝVOJE, TAK PRO KONTROLU PO PROVEDENÉ OPRAVĚ SVAŘOVÁNÍM



HISTORICKOU SOUPRAVU EČS BYSTE ASI Z TOHOTO SNÍMKU NEPOZNALI. TAKTO NA NÍ PROBÍHÁ MĚŘENÍ OPOTŘEBENÍ JÍZDNÍHO PROFILU KOLA LASEROVÝM PŘÍSTROJEM CALIPRI

Projekt „Metro 2040“

Jak již bylo uvedeno, vozidla pražského metra dosáhla zhruba poloviny své předpokládané životnosti a je třeba se zabývat otázkou, jak budou zabezpečeny úkoly JSVM v dalším období.

Provozní potřeba vozidel na trati C v následujících letech bude nadále zajišťována vlaky typu M1, na které po ujetí 1,6 mil. km čeká velká **oprava N7**. Nejstarší vlaky se tomuto kilometrickému proběhu rychle blíží, a proto se už nyní intenzivně pracuje na technologické přípravě tohoto stupně opravy. Navíc musí být v tomto kroku definitivně vyřešena závažná konstrukční vada limitující životnost velmi podstatného uzlu, kterým je rám podvozku. Po řadě náročných jednání je smluvně zajištěna dodávka zcela **nových rámců podvozků**, které vyrobí společnost Siemens, a které postupně nahradí všech 530 stávajících rámců.

Provozní potřeba vozidel na tratích A a B bude nadále zajišťována vlaky 81-71M díky prodloužení jejich životnosti jednorázovým provedením nově definovaného stupně údržby pracovně nazývaného **opravou R5**. Její rozsah však není stanoven pevně, jak bývá u periodické údržby obvyklé. Přihlíženo bude nejen ke stáří vozidel (celkový kilometrický proběh), ale také k technickému stavu každého jednotlivého vlaku a jeho komponentů. Tím bude zaručen další bezpečný a spolehlivý provoz těchto vlaků při optimalizační nákladů na jejich údržbu.

V souvislosti s prodlužováním životnosti stávajícího vozového parku je intenzivně řešena i otázka zvýšení bezpečnosti, komfortu a atraktivnosti vlaků metra. Přípravována je například výměna sedaček pro cestující u souprav M1, kdy dojde

k záměně sedaček s látkovým čalouněním za nové sedačky s plastovým povrchem. Oproti 90. letům, kdy byla vozidla pro Prahu projektována, se také významně posunul standard vybavy současných vozidel MHD v oblasti informačních a dohledových systémů, stejně tak jako se neustále přirozeně zvyšují nároky cestujících. Udržet krok s technologickým vývojem a využít možností, které i pro kolejová vozidla přináší nové informační a komunikační technologie, je velkou výzvou pro správu vozidel do blízké budoucnosti.

Vzdálenější budoucnost rozvoje vozového parku pražského metra je spojena s projektem **„Metro 2040“**, na němž se od jeho zrodu JSVM aktivně podílí. Tento projekt předkládá řešit zásadní obnovu technologie metra v širším kontextu. Vedle plánované nové trati D by nejnovější provozní technologie metra měly být instalovány také na stávající nejstarší trati C, pro kterou by současně se zásadní modernizací infrastruktury trati (instalace nástupištních dveří, vlakový zabezpečovač CBTC a související úpravy) byly pořízeny i **nové vlaky umožňující provoz bez strojevedoucího**. Stávající vlaky M1 by v tomto případě podstoupily výměnu vlakového zabezpečovače (LZA namísto vysloužilého PA 135) s následným provozem na trati B, kde by postupně nahrazovaly nejstarší vlaky 81-71M.

Budoucnost v oblasti údržby vozového parku

Zachování současného vysokého standardu provádění údržby a oprav stávajícího vozového parku je v **pokračování** obou projektů **Full Service**, které se v uplynulém desetiletí osvědčily a pomohly vyřešit například závažnou problematiku zastarávání komponent a s tím související nedostupnost náhradních dílů.

Po náročných jednáních byla na konci roku 2018 se společností Siemens podepsána smlouva na **Zajištění údržby vozidel pražského metra M1 formou Full Service pro období 2020–2034**, přičemž se JSVM nově podařilo prosadit významné kvalitativní parametry, a to hodnotu střední ujeté vzdálenosti mezi poruchami (MDBF) a v čase limitovaný počet mimořádných událostí.

Na přípravě obdobné smlouvy se společností Škoda Transportation na zajištění servisu vozidel 81-71M na období po prosinci 2020 se v současné době intenzivně pracuje.

Historie vozového hospodářství pražského metra v datech

- **6. 5. 1971** zahájen zkušební provoz dvou prototypových jednotek metra typu R1,
- **16. 10. 1973** příjezd prvních šesti vozů Ečs,
- **2. 1. 1974** zahájení zkušebního provozu prvního provozního úseku trati C (I.C),
- **9. 5. 1974** zahájen provoz metra s třívozovými soupravami vozů Ečs na trati C (I.C),
- **5. 8. 1975** zahájen provoz čtyřvozových souprav Ečs,
- **16. 1. 1978** příjezd prvních elektrických vozů typu 81-71,
- **1. 5. 1978** zahájení zkušebního provozu čtyřvozových souprav 81-71 s cestujícími na trati C,
- **12. 8. 1978** zahájen provoz čtyřvozových souprav 81-71 na trati A (I.A),
- **26. 2. 1979** na trati C zahájen provoz pětivozových souprav,
- **28. 2. 1982** na trati A zahájen provoz pětivozových souprav,
- **7. 11. 1994** podepsána smlouva o rekonstrukci vozů 81-71M,
- **19. 7. 1995** podepsána smlouva na dodávku 22 souprav M1 první výrobní série,
- **26. 4. 1996** prototypová souprava 81-71M přepravena ze závodu ČKD Tatra do DZ,
- **4. 7. 1996** zahájila první rekonstruovaná souprava 81-71M zkoušky na ZT DK,
- **30. 6. 1997** ukončení pravidelného provozu vozů Ečs,
- **14. 1. 1998** zahájen provoz s cestujícími na trati C na soupravách 81-71 s PA 135,
- **4. 2. 1998** na trati C zahájen zkušební provoz s cestujícími se soupravou 81-71M (sv. 3138-3150),
- **8. 7. 1998** první prototypová souprava M1 přepravena ze závodu ČKD Lokomotivka do DK,
- **27. 1. 2000** zahájen zkušební provoz soupravy M1 s cestujícími na trati C,
- **2. 2. 2004** na trati A zahájen provoz 81-71M s vlakovým zabezpečovačem LZA,
- **1. 1. 2009** vstoupila v platnost smlouva na kompletní údržbu vlaků M1 společností Siemens do roku 2019,
- **15. 12. 2009** vstoupila v platnost smlouva na kompletní údržbu vozů 81-71M společností Škoda Transportation do roku 2020,
- **12. 2. 2011** ze závodu Škoda Plzeň převezena do DP poslední rekonstruovaná souprava 81-71M,
- **21. 6. 2011** nasazena do pravidelného provozu s cestujícími na trati C poslední vyrobená souprava typu M1 (4. výrobní série),
- **31. 10. 2018** uzavřena smlouva na kompletní údržbu vlaků M1 společností Siemens na období let 2020–2034.



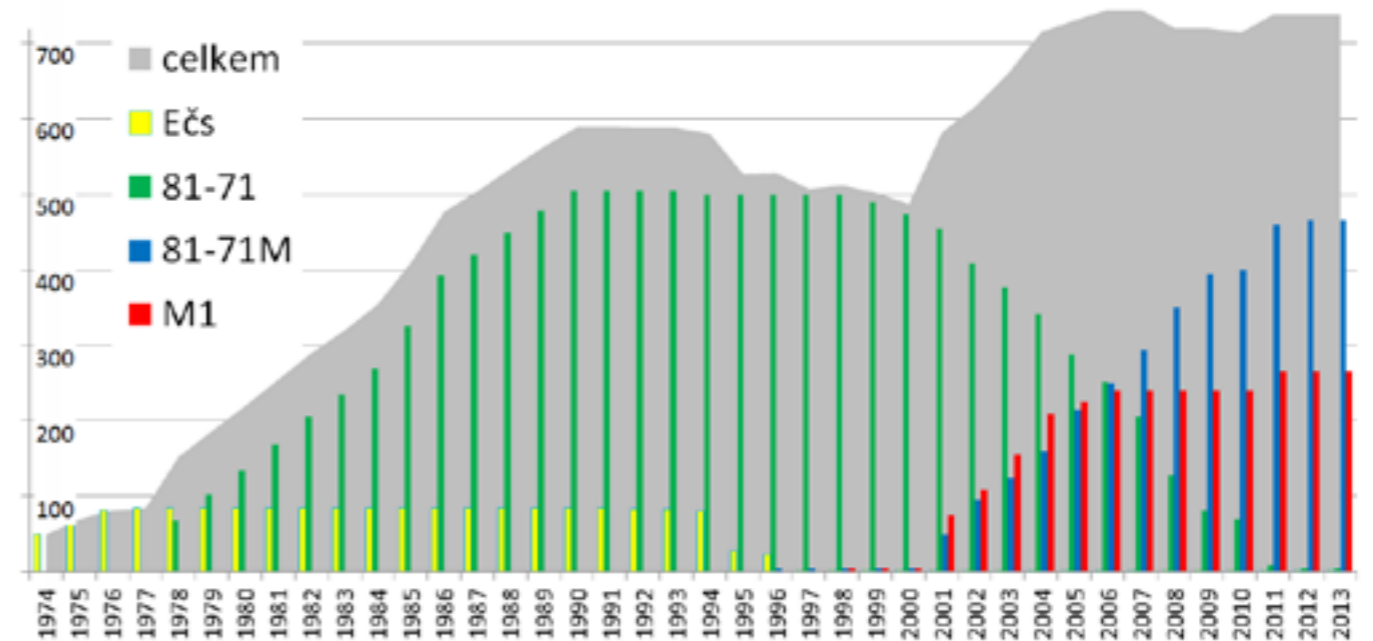
K VIDITELNÝM ZMĚNÁM PŘIPRAVOVANÉ VELKÉ OPRAVY N7 NA VLACÍCH TYPU M1 BUDE PATŘIT VÝMĚNA ČALOUNĚNÝCH SEDÁKŮ ZA NOVÉ, PLASTOVÉ. NA VOZE 4270 PROBÍHÁ V SOUČASNÉ DOBĚ OVĚROVACÍ PROVOZ JEDNOHO Z MOŽNÝCH ŘEŠENÍ



JOSEF NĚMEČEK, BÝVALÝ DLOUHOLETÝ VEDOUČÍ JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL METRO, JE NEODMYSLITELNĚ SPOJENÝ M.J. S FUNKOVÁNÍM SERVISU VOZIDEL PRAŽSKÉHO METRA I ÚSPĚŠNĚ DOTAŽENÝM MNOHALETÝM PROBLÉMEM PRASKAJÍCÍCH RÁMŮ PODVOZKŮ SOUPRAV M1. TENTO SNÍMEK JE Z LÉTA 2012, KDY PRO DP KONTAKT PŘI 10. VÝROČÍ POVODNÍ M.J. ZDŮRAZNIL, ŽE PŘI TĚTO KATASTROFĚ BYL PŘÍSTUP VŠECH LIDÍ V METRU PROFESIONÁLNÍ

Slovo závěrem za jednotku Správa vozidel Metro

Současná úroveň a technický stav vozového parku elektrických vozidel metra v pražském Dopravním podniku v žádném směru nezaostává za ostatními evropskými velkoměst. Udržení vysokého standardu v oblasti vozového hospodářství si vyžaduje vedle nemalých finančních prostředků i vysoké pracovní nasazení pracovníků jednotky Správa vozidel Metro. Mnohé z toho, čeho bylo, a doufejme ještě bude, na tomto poli dosaženo, z velké míry závisí na zdravém fandovství a zapálenosti pro svůj obor. To je vlastnost, kterou nelze koupit na pracovním trhu a je největším příslibem pro rozvoj vozového parku pražského metra do budoucna.



GRAF ZNÁZORŇUJE VÝVOJ EVIDENČNÍHO POČTU ELEKTRICKÝCH VOZŮ METRA OD ZAHÁJENÍ PROVOZU V ROCE 1974 DO SOUČASNOSTI. V ROCE 2011 SE POČET USTÁLIL NA SOUČASNÝCH 738 VOZECH, Z ČEHOŽ JE 93 PĚTIVOZOVÝCH SOUPRAV 81-71M (465 VOZŮ), 53 PĚTIVOZOVÝCH SOUPRAV M1 (265 VOZŮ) A DVĚ HISTORICKÉ SOUPRAVY (5 VOZŮ 81-71 A 3 VOZY EČS)

DO STAVU VOZOVÉHO PARKU METRA PATŘÍ I VEŘEJNOSTÍ OBLÍBĚNÁ SOUPRAVA 81-71 (FOTO ZE SPECIÁLNÍ NOČNÍ ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY ZE SRPNA 2018 KONANÉ U PŘÍLEŽITOSTI VÝROČÍ 40 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU VOZŮ 81-71 NA TRASE A)



Zkratky:

OZP	odpovědný zástupce provozu	R5	rozšířená vyvazovací oprava vlaku 81-71M
IGBT	polovodičový spínací prvek pro regulaci výkonových el. obvodů (Insulated-Gate Bipolar Transistor)	N7	velká vyvazovací oprava vlaku M1
WTB	vlaková řídicí datová sběrnice (Wire Train Bus)	OZM	opravárenská základna metra
MVB	vozidlová řídicí datová sběrnice (Multifunction Vehicle Bus)	LZA	liniový vlakový zabezpečovač s automatizovaným vedením vlaku
MDBF	střední ujetá vzdálenost mezi poruchami (Mean Distance Between Failures)	PA 135	vlakový zabezpečovač na trati C (výrobek bývalé francouzské společnosti Matra)
CBTC	zabezpečení jízdy vlaku založené na bezdrátové komunikaci (Communications-based Train Control)	ZT	zkušební trať metra
		DK	depo Kačerov
		DH	depo Hostivař
		DZ	depo Zličín

Příště: Profil jednotky Dopravní cesta Metro

Autor projektu „Pražské podzemní pražce vzpomínají“: Zdeněk Rampa, vedoucí odb. Řízení provozu JDCM

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP a Pavel Fojtík

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



V roce 1967 se uskutečnila velká rekonstrukce ulic Kladenské (západní část) a Velvarské, při které byla současně zapojena nová komunikace přes sídliště Červený Vrch. Městské autobusy jezdily už od roku 1966 po komplikovanějších odklonových trasách. V horší situaci ale byly tramvaje. Vyloučit osobní dopravu a nahradit ji autobusy, to ještě byla celkem rutina, ale s ohledem na vozovnu Vokovice zde bylo nezbytné zachovat manipulační provoz. Vzhledem k rozsahu prací byla mezi Bořislavkou a dejvickým „Kulaťákem“ položena na jižní vozovku podél chodníku provizorní kolej. Mezi Bořislavkou a nádražím Veleslavin se jezdilo po staré trati, pak do zastávky Cihelna (dnes Nad Džbánem) po jedné koleji přeložené tratě a ve zbývajícím úseku k vozovně opět po provizorní koleji. Bohužel zatím známe jen tři fotografie. Toto je jedna z nich, kterou pořídil u Banskobystrické ulice Jiří Kirnig. Má rozměr 8,5 x 6,6 cm.

Tento snímek, který vznikl digitalizací negativu 6 x 6 cm, nám ukazuje stavbu stanice metra Muzeum. Velká stavební díra – budoucí podchod – už vlastně zmizela, a objevily se tu železné armatury budoucích nosných sloupů a stropu podchodu. Za pozornost ovšem stojí zvláštní dřevěný přístřešek před budovou Národního muzea. Chránil zdejší typickou kašnu během stavebních prací několik let. Přístup do Národního muzea z této strany v té době nebyl možný.



Ještě je v čerstvé paměti zřícení, a tedy zánik Trojské lávky pro pěší 2. prosince 2017. Tato fotografie – jejíž originál má rozměr 17,5 x 23 cm – nám ukazuje opačný konec její 33 let dlouhé historie. Je na ní zachycena zatěžkávací zkouška, při které byla lávka zaplněna množstvím nákladních automobilů, převážně legendárních Praga V3S. Lávka byla dána do užívání 7. července 1984.

Elektrické podniky hlavního města Prahy se až do roku 1945 věnovaly nejen městské dopravě, ale také výrobě a distribuci elektřiny v Praze a jejím tehdejší blízkém okolí. V pamětním fotografickém albu z roku 1927 vyhotoveném k 30. výročí podniku najdeme i několik fotografií nových transformačních stanic. Tato fotografie má rozměr 6 x 9 cm a je na ní zachycena smíchovská trafostanice nazvaná Spací vagony. Našli bychom ji – respektive její torzo – i dnes v ulici Ke Sklárně v sousedství známé Výtopny Zlíchov.



Na kinofilmovém negativu se dochovala reprodukce fotografie představující nový hydraulický zvedák dodaný v roce 1932 pro novou autobusovou garáž v Dejvicích. Autobusem „pózujičím“ na zařízení je Škoda 506 N č. 56. Vůz tohoto typu je vzácným exponátem Muzea MHD v Praze, ale zatím jej nemohou návštěvníci vidět, protože na něm probíhá náročná dlouhodobá rekonstrukce.

Text: Jan Šurovský
Foto: Jan Šurovský, Jakub Šurovský,
Marek Tůma a Petr Hejna

VOZY NOSTALGICKÉ LINKY 23

NOSTALGICKÁ LINKA 23 KRÁLOVKA – ZVONAŘKA JE REALITOU OD 25. BŘEZNA 2017, A TAK BRZY OSLAVÍME JIŽ DRUHÉ NAROZENINY TÉTO LINKY. V PROVOZU JE DENNĚ V ZÁKLADNÍM INTERVALU 30 MINUT, NA COŽ JSOU TŘEBA 4 POŘADÍ. O VÍKENDECH OD VELIKONOC DO 17. LISTOPADU JE V PROVOZU V INTERVALU 15 MINUT, NA COŽ JE POTŘEBA VYPRAVIT 6 POŘADÍ. ZIMNÍ VÍKENDY JSOU ZAJIŠTĚNY PROVOZEM 3 VLAKŮ.



VOZOVÉ SKŘÍNĚ (Tedy bez podvozků) T2 ODJÍždĚjí NÁKLADNÍM VLAKEM KOLEM ZÁBAVNÍHO CENTRA BABYLON V LIBERCI V SOBOTU 9. ÚNORA 2019

V OSTRAVĚ – MARTINOVĚ, V PROSTORÁCH FIRMY EKOVA ELECTRIC, ČEKÁJÍ VOZY NA ZAHÁJENÍ ROZEBÍRKY VE ČTVRTEK 14. ÚNORA 2019. JIŽ O DVA DNY POZDĚJI BYL INTERIÉR VOZŮ ZCELA ROZEBRÁN

Z provozního hlediska se prokázalo, že zvolená trasa je vhodná. To je nejvíce zřejmé o víkendech v letní sezóně, kdy jsou spoje posilující linku 22 v centrálním úseku její trasy velmi vytiženy. Linka je mimo jiné hojně a proaktivně využívána zahraničními turisty, neboť spojuje lokalitu s velkým množstvím hotelových ubytovacích kapacit s atraktivními cíli Malé Strany a Pražského hradu.

Na provozu linky 23 se dnes podílí vozovny Hloubětín a Střešovice. Od 5. ledna 2019 jednotka Historická vozidla vypravuje každý den 2 vlaky, zbytek zajišťuje Hloubětín, tedy jeden až čtyři vlaky.

Pro zahájení provozu bylo urychleně z množství vozů určených na prodej (v důsledku

vyčerpání povolených kilometrických probehů do vyšších či nejvyšších stupňů oprav) vybráno:

- 4 vozy T3M – 8013, 8014, 8042 a 8085; vůz 8042 bude letos rozsáhle opravován v OT; tyristorové vozy jsou v Hloubětíně;
- 16 vozů T3SUCS – 7142 + 7144, 7205 + 7282, 7188 + 7189, 7191 + 7290 a 7262 (9 vozů Hloubětín) a 7122 + 7121, 7234 + 7235 a 7269+7275 a nyní již definitivně odstavený vůz 7174 (7 vozů Střešovice);
- Dva další vozy T3SUCS ev. č. 7256 a 7273 byly určeny na prodej, avšak 17. prosince 2018 byly představenstvem určeny na vytěžení náhradních dílů a následnou likvidaci;
- v Opravně tramvají probíhala v době zahájení provozu linky 23 generální oprava

vozu T3SU ev. č. 7001, který byl následně přidělen do Střešovic pro provoz linky 23; provoz zahájil ještě předtím na lince 2 od víkendu 2. a 3. února 2019.

Na základě dohody dopravního ředitele a vedoucích jednotek Provoz Tramvaje (JPT), Správa vozidel Tramvaje (JSVT) a Historická vozidla (JHV) došlo v sobotu 1. září 2018 k prvnímu kroku této delimitace provozu linky 23 z JPT/JSVT na JHV. Pro provoz linky 23 z JHV byly převzaty soupravy T3SUCS z Hloubětína (viz čísla výše) a zejména zprovozněna téměř 7 let venku odstavená souprava posledních vozů T3 v Praze – ev. čísel 6892 + 6921. Shodou okolností vůz č. 6921 byl v letech 1976–1978 a 1981–1984 kmenově střešovický, naopak vůz 6892 nikdy.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vyjma vozu ev. č. 7001, se jednalo o vozy více či méně dožilé. Pokud má být provoz linky 23 nadále udržitelný, tak bylo nutné zahájit program generálních oprav vozů T3 a jejich zrychlovacích modifikací.

U kolegů v JSVM, kteří se věnovali záchraně soupravy metra 81-71, je kvitováno, že v soupravě jsou zástupci různých sérií, čímž je výtečně dokumentován vývoj různých provedení jinak stejných typů. Tento přístup by bylo ideální aplikovat i pro provoz linky 23. Z tohoto pohledu chybí zejména zástupci vozů T3, kterých bylo cca ¼ všech dodaných vozů legendárního typu a jeho odvozenin. Provoz fakticky zajišťujeme zejména posledními vyrobenými zástupci typu T3SUCS.

Problematika linky 23 byla projednávána po celé 2. pololetí roku 2018 a 5. listopadu 2018 rozhodlo představenstvo DPP o nákupu dvou skříní vozů T2 z DP měst Liberce a Jablonce nad Nisou za účelem provedení celkové opravy vozů T3SUCS ev. č. 7174 a 7275 s využitím náhradních skříní unikátních vozů T2.

Smlouva na nákup skříní, stejně jako na jejich opravu, již byla uzavřena. Vozové skříně T2 z Liberce byly vypraveny vlakem v sobotu 9. února 2019 a do Ostravy (do společnosti EKOVA ELECTRIC) doputovaly ve středu 13. února ráno.

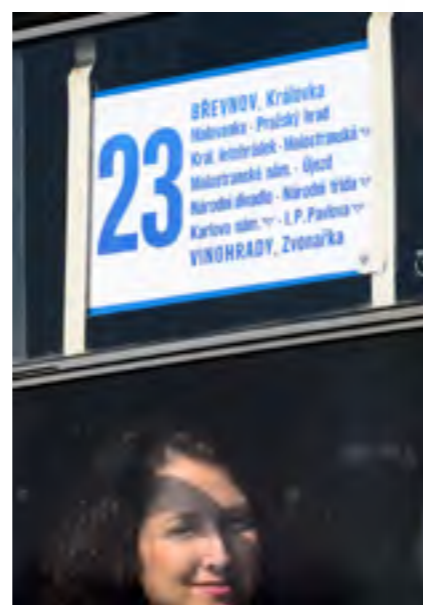
Vozy T2 budou na pražské na lince 23 opravdovými unikáty celosvětového významu, protože všechny ostatní „Té-dvojky“,

vč. naší 6002, jsou již výhradně muzejními vozidly.

V současné době se v DPP nachází (kromě muzejních vozů, kde se podařilo zachovat celkem 2 vozy T3 různých sérií ev. č. 6149 a 6340) pouhých 5 vozů T3 (z někdejších cca 900 ks):

- 2 výše zmíněné vozy 6892+6921
- 1 komerční vůz T3 ev. č. 6102
- 2 školní vozy T3 ev. č. 5502, ex. 6197 a 5520, ex. 6312

Jednáním s vedoucím odd. Výcvik a vzdělávání – Tramvaje bylo potvrzeno, že vůz č. 5520 je možno věnovat pro provoz linky 23 a pro odd. Výcvik a vzdělávání – Tramvaje je zbytečný.



Čtvrtý život linky 23

- provoz zahájila 15. 12. 1929 mezi Dejvicemi a Michlí
- obnovena 9. 11. 1998 Malovanka – Kubánské nám. (zrušena 30. 8. 2008)
- zrušena 13. 8. 1978 v původní trase a zároveň obnovena jako tzv. napáječ metra v trase Červený Vrch – Vypich (zrušena 26. 3. 1991)
- znovuobnovena jako nostalgická linka 25. 3. 2017



O pravidelném vypravení vozu ev. č. 6102 na linku 23 nelze příliš uvažovat, neboť jde o vůz s nutnou dvoučlennou posádkou (řidič + průvodčí), a tak jeho doménou musí zůstat komerční provoz. Výsledným stavem by tak z potřebných 6 vlaků na vypravení mohla být denně na linku 23 vypravena tato sestava:

1. vlak z vozů T2 – spřahovatelné s T3/T3SU/T3SUCS
2. vlak složený z vozu T3 (ev. č. 6312) + T3SUCS
3. vlak složený z vozů T3 (6892+6921)
4. vlak s čelním vozem T3SU ev. č. 7001 + T3SUCS

5. vlak složený z vozů T3SUCS
6. vlak složený z vozů T3M (dlouhodobě zajišťován vozovnou Hloubětín)
7. a 8. vlak budí rezervní vozy T3SUCS. Další minimálně 4 vozy musí být k dispozici pro výměnný systém náhradních dílů a pro provádění generálních oprav. Je nutné trvale provádět 2 velké opravy ročně.

Cesta k tomuto optimalizovanému vozovému parku linky 23 nebude snadná, nicméně vůz 7001 již ukrajuje své kilometry, rozsáhlá oprava střechy vozu 6892 byla provedena

OD 9. BŘEZNA DO ČERVENCE 2019 TATO TRASA Z DŮVODU VÝLUKY VE VINOHRADSKÉ TRÍDĚ NEPLATÍ. LINKA 23 JE PRODLOUŽENA AŽ NA ČECHOVO NÁMĚSTÍ

v Opravně tramvajů v rekordně krátké době během konce ledna a první poloviny února, vůz 6921 aktuálně prodělal opravu střechy a laku ve vozovně Motol. Na vozech T2 práce běží na plné obrátky a doufáme, že se s nimi v lednu příštího roku v Praze svezeme.

S Opravnou tramvajů je již projednáno, že po letos generálkované „tyristorce“ 8042 přijdou v roce 2020 až cca 2022 na řadu seriové

generální opravy nejperspektivnějších vozů, tedy T3SUCS ev. č. 7122, 7144, 7188, 7189, 7234, 7235, 7290. Zvláště bude nutno rozhodnout o okamžiku generální opravy nyní školního vozu 5520, tedy snad zase budoucího vozu 6312.

Pokud všechny tyto představy budou proměněny v činy, tak lze garantovat bezproblémový provoz nostalgické linky 23 v horizontu dalších 10 let. ■

Text: Jiří Došlý
Foto: Filip Jiřík a PMDP



ŠKODA 26TR SOLARIS PATŘÍ V PLZNI K NEJNOVĚJŠÍM, JE VYBAVEN I BATERIOVÝM POHONEM

LETEM SVĚTEM... TROLEJBUSEM

O TROLEJBUSECH V PRAZE SE V SOUČASNOSTI HOVOŘÍ ČÍM DÁL ČASTĚJI. MNOZÍ Z NÁS SI JEJICH PROVOZ V PRAŽSKÝCH ULICÍCH MEZI LETY 1936 AŽ 1972 PAMATUJÍ. JAKÉ MĚSTO SI DRŽÍ TROLEJBUSOVÉ PRVENSTVÍ? JAKOU ZEMI URČITĚ NAVŠTÍVIT KVŮLI TROLEJBUSOVÉ DOPRAVĚ? A PROČ JE JEJÍ ROZVOJ JAK NA HOUPAČCE?



ZNAMÝ SNÍMEK Z ROKU 1882, KDY WERNER VON SIEMENS PŘEDVEDL V BERLÍNĚ NA TRATI DLOUHÉ 540 M PRVNÍHO PŘEDCHŮDCE TROLEJBUSU

De jure drážní vozidlo, *de facto* silniční vozidlo – trolejbus. Ekologický, tichý a v kopcovitém reliéfu „živý“ dopravní prostředek městské hromadné dopravy, který známe ze 14 měst naší vlasti.

Historie trolejbusů sahá do konce 19. století. V roce 1882 se Werner von Siemens zasadil o to, že v Berlíně vyjel na zkušební trať dlouhou 540 metrů kočár – z dnešního pohledu předchůdce trolejbusu. Pohyb vozítka umožňovala soustava dvou elektromotorů o celkovém výkonu 4,4 kW, do kterých byl elektrický proud 550 voltů přiveden ze dvou trolejí, na kterých jezdil speciální „vozík“ (z angličtiny „trolley“), spojující kabely od elektromotorů s trolejemi. Do té doby šlo ve městech o něco nevidaného a neznámého. Hromadný prostředek osob se poprvé pohyboval bez pomoci koně.

Ve třicátých letech 20. století na území dnešní České republiky existovaly 3 výrobci trolejbusů – Škoda, Tatra a Praga.

Společnost Škoda je se svými více než 14 tisíci vyrobenými trolejbusy od roku 1936 druhým největším výrobcem trolejbusů na světě.

Největší rozmach zaznamenaly trolejbusy kolem poloviny minulého století, a to nejen v kolébce trolejbusů – v Evropě, ale i v Asii, Americe, Africe i u protinožců. V době levné ropy zaniklo mnoho trolejbusových systémů po celém světě. Krušná léta tedy pro trolejbusy nastala v 60. a 70. letech minulého století, avšak pro svou ekologičnost lze současný rozvoj trolejbusové dopravy označit za renesanci. To se týká i Prahy, ale nahlédneme do jiných měst Čech, Moravy i Slezska, ve kterých hrají „autobusy s tykadly“ významnější roli než v naší metropoli.

ČESKO JAKO TROLEJBUSOVÁ VELMOC

Průkopníkem trolejbusů na území Československa se staly **České Velenice**, ve kterých bylo možné se svést trolejbusem mezi lety 1907 až 1916. Nejstarší systém, který je dosud bez přerušení v provozu, je ten plzeňský. První myšlenky na zavedení trolejbusu se v Plzni objevily v roce 1937, stavba trolejbusové infrastruktury začala o dva roky později a jezdit se začalo v roce 1941. Z dnešního pohledu nepředstavitelné. V **Plzni** je nyní v provozu 9 trolejbusových linek a vozový park čítá kolem devadesátky vozidel. Zahrnuje několik



PĚT TAKOVÝCH TROLEJBUSŮ ŠKODA 27TR SOLARIS BRÁZDÍ OD ROKU 2010 PLZEŇSKÉ ULICE

typů trolejbusů výrobce Škoda v karosériích Citelis a Solaris. Po městě se můžeme svést standardními vozy o délce 12 metrů i kapacitními kloubovými trolejbusy.

Plzeň je také prvním českým městem, které začalo od roku 2001 pořizovat ve větších sériích trolejbusy vybavené pomocným dieselgenerátorem, což umožnilo prodloužit dvě pravidelné linky MHD mimo trolejovou síť a také usnadnilo plánování výluk i řešení mimořádných situací v dopravě. Od roku 2017 jsou pořizovány vozy s trakčními bateriemi, které také umožňují plnohodnotnou jízdu mimo trakční trolejové vedení a přitom zachovávají výhodu tichého a bezemisního provozu.

Na jaře 2019 přibude v západočeské metropoli sedm nových bateriových trolejbusů v kloubové verzi, které významně posílí provoz a do budoucna umožní další rozvoj linek mimo trolejové vedení. Ročně trolejbusy přepraví 32 milionů cestujících a podílejí se tak třiceti procenty na celkových výkonech MHD v Plzni.

Trolejbusové systémy se ve 40. a 50. letech minulého století v českých městech objevovaly jako houby po dešti, avšak zlom nastal během následující dekády. Mezi **Mostem** a **Litvínovem** se cestující naposledy svezli trolejbusem v roce 1959. V **Českých Budějovicích** skončila první éra trolejbusů v roce 1971, tedy rok před Prahou a dva roky před



TŘÍČLÁNKOVÉ TROLEJBUSY HESS LIGHT TRAM O DÉLCE NECELÝCH 25 METRŮ JEZDÍ VE ČTYŘECH ŠVÝCARSKÝCH MĚSTECH. SNÍMEK POCHÁZÍ Z CURYCHU



NEJSTARŠÍM EVROPSKÝM TROLEJBUSOVÝM PROVOZEM JE ŠVÝCARSKÉ LAUSANNE, REPREZENTUJE JEJ KLBOVÝ VŮZ TYPU HESS SWISSTROLEY 4

ukončením provozu trolejbusů v **Děčíně**. V letech osmdesátých tehdejší režim připravoval zavedení trolejbusové dopravy v meziměstském režimu, což bylo realizováno až po změně společenských poměrů mezi **Jirkovem** a **Chomutovem**. Realizace několika neobvyklých, avšak seriózně připravovaných projektů (např. mezi Českými Budějovicemi a Jadernou elektrárnou Temelín či turistický trolejbusový systém v Krkonoších) se již nekonala.

ŠVÝCARSKO – RÁJ TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY

V Evropě asi nenajdeme jinou zemi, kde bychom narazili na tak pečlivě udržované trolejbusové systémy. V alpské zemi zhruba poloviční velikosti Česka žije 8,5 milionu obyvatel. V současné době je ve Švýcarsku 12 měst, ve kterých jsou trolejbusy provozovány.

Ve městě **Lausanne** při severním břehu Ženevského jezera začaly trolejbusy jezdit v roce 1932 a jsou třetím nejstarším systémem trolejbusů v provozu na světě po čínské Šanghaji a americké Filadelfii. V provozu jsou trolejbusy bez přerušení provozu dodnes a je možné využít síť 11 linek, což je největší počet linek v jednom městě v celé švýcarské konfederaci. Páteří síť veřejné dopravy tvoří trolejbusy a autobusy, proto na troleje narazíme takřka na každém rohu. Nejkratší interval je pět a půl minuty, vozový park čítá kolem 90 vozidel, která jsou deponována ve dvou garážích.

Trolejbusy jsou provozovány i v dalších městech – v Ženevě, Curychu, Lucernu, Bernu, St. Gallenu, Witnerthuru, Fribourgu, Bielu, Neuchâtelu, ve městech Vevey-Montreux a Schaffhausen. V posledně jmenovaném městě byl trolejbusový provoz zahájen až v roce 1966, kdy nahradil zrušenou tramvajovou síť. Zřejmě nepřekvapí, že tramvaje byly nahrazeny trolejbusy na základě veřejného hlasování. Referendum proběhlo v roce 1964, tedy obdobně jako v Plzni se projekt zrealizoval během dvou let.

JAKÝM SMĚREM MÍŘÍ TROLEJBUSY?

Jako každá doprava, i ta trolejbusová zaznamenává novodobý vývoj. Ostatně, i ve vztahu ke znovuobnovení trolejbusové dopravy v Praze se často na stránkách DP kontaktu píše o parciálním trolejbusu nebo dynamickém způsobu dobíjení. Současné trendy trolejbusů vycházejí z koncepce baterií, díky kterým mohou ujet část trasy mimo trolejovou



JEŠTĚ PŘED PĚTI LETY JEZDILY VE ŠVÝCARSKÉ ŽENEVĚ VYSOKOPODLAŽNÍ TROLEJBUSY. NA SNÍMKU VŮZ TYPU SAURER GT 560 Z 80. LET MINULÉHO STOLETÍ



DNEŠNÍ ŽENEVA JIŽ PATŘÍ JEN NÍZKOPODLAŽNÍM TROLEJBUSŮM, KROMĚ VOZŮ HESS (NA SNÍMKU) ZDE NOVĚ JEZDÍ I TROLEJBUSY ZNAČKY VAN HOOL

infrastrukturu. Jde pořád ještě o trolejbus nebo jde už o elektrický autobus?

Rozdíly mezi trolejbusy a autobusy se tak v příštích letech mohou smazat. Tento světový trend sleduje i český výrobce Škoda Electric. Trolejbusy s přídatnou baterií byly dodány do mnoha českých měst, italského Cagliari, maďarské Budapešti nebo španělského Castellonu.

Trochu jako z jiného světa se mohou zdát i pokusy o provoz trolejbusů bez řidiče. Po-

mocí magnetických, optických či jiných čidel mohou být vozidla vedena po předem naprogramované trase obdobně, jako známe z testování autonomních autobusů (DP kontakt 7–8/2018, str. 59).

O budoucnost trolejbusů se díky poslednímu vývoji není třeba bát. S použitím nejnovějších technologií budou nadále vyplňovat prostor v hromadné dopravě osob a konkurovat poloprázdným osobním automobilům v ulicích měst. ■

NEBUĎ ZAVŘENÁ VE FABRICE
A POJĎ ROZHÝBAT MĚSTO

O řidičák se ti postaráme!
Můžeš pracovat na zkrácený úvazek!
Kulturu máš ZDARMA!

45.000
dostaneš navíc!

JEDEME V TOM SPOLU
Dopravní podnik měst Liberce a Jablunkova Hrad, s. r. o. www.dpmlj.cz

NÁBOROVÁ KAMPAŇ V LIBERCI

Všichni dopravci bojují s nedostatkem řidičů, výjimku tvoří ani severočeský dopravní podnik. Záměrem o pozici řidiče jistě osloví video, ve kterém zaměstnanci dopravního podniku pod Ještědem popisují svou zkušenost s touto pozicí. Náborové video naleznete na oficiálním Youtube kanále dopravce. Bližší informace o volných pozicích naleznete na oficiálních webových stránkách www.dpmlj.cz.



TRAMVAJOVÉ KOLEJIŠTĚ V PODBABĚ

Stanice techniků v pražské Podbabě opět pořádá Den otevřených dveří. Kromě tradičních aktivit v podobě autodráhy či železničního kolejiště se mohou návštěvníci těšit i na tramvajové kolejiště, jehož součástí tvoří několik vozů tramvají obsluhující zastávky. Kdy? V sobotu 23. března 2019. Kde? Stanice techniků, Pod Juliskou 1589/2, tramvajová zastávka Nádraží Podbaba.



JÍZDA ŠALINOU POHLEDEM ŘIDIČE

Všechny fanoušky městské hromadné dopravy v Brně jistě potěší zajímavý web www.pohledzesaliny.cz. Ať už tramvajové nebo trolejbusové linky, to vše můžete vidět pohledem řidiče moravské metropole. Jak lákají webové stránky na úvodní stránce: vyberte si linku a nenechte se rušit.

PRAŽSKÁ LÍTAČKA JIŽ PO DESÁTÉ

Pozorní čtenáři legendárního komiksu Rychlé šípky si jistě pamatují, že členové klubu byli vášnivými sběrateli jízdenek hromadné dopravy. Proto ani nikoho nepřekvapí, že Sdružení přátel Jaroslava Foglara pořádá již desátý ročník taktického závodu v integrované dopravě – Pražská lítačka 2019. Již 5. dubna bude zahájen závod, jehož cíl je jednoduchý. Získat maximální počet bodů za projetí linky, zastávky a speciální bonusové zastávky převážně na území hlavního města Prahy. Ten nejlepší závodník získá zajímavou cenu. Bližší informace o akci naleznete na www.litacka.spjf.cz.

ČESKÉ BUDĚJOVICE NABÍZEJÍ UNIKÁTNÍ EDICI JÍZDENEK



Jihočeský dopravce vydal unikátní edici jízdních dokladů s logem 110 let MHD. Od začátku února 2019 si tak cestující mohou zakoupit speciální edici jízdních dokladů v nominální hodnotě 16 Kč a 7 Kč, na kterých je místo značky dopravního podniku logo připomínající letošní sto desáté výročí od vyjetí první tramvaje do ulic Českých Budějovic. Jízdenky je možné zakoupit v běžných předprodejních místech DPMČB. O dalších akcích a počinech vztahujících se k tomuto historickému datu budou informace průběžně zveřejňovány na webových stránkách dopravce.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Trolejbusový provoz

Trolejbusy vyjízděly z Vršovic naposledy 30. června 1968 z důvodu zahájení rekonstrukce ulice Nad Vršovskou horou. To přineslo velké problémy do trolejbusové dopravy, protože nebylo možné vypravovat všechny tři ... (dokonční v tajence) z jediné malé vozovny na Smíchově.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pátku 5. dubna 2019** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: mačetu Fiskars WoodXpert XA3 a další dva sadu brožur s výročním areálů DPP a drobné reklamní předměty.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 2/2019 bylo dokončení textu: Výherce křížovky získá **poukaz na hodinovou jízdu dle vlastního výběru**. Hlavní cenu – voucher na jízdu T3 Coupé – získává **Arnošt Šimeček**, publikaci Lokálkou do České Kanady získávají **Ivana Markvartová a Marie Nováčková**.



Hlavní cena: Fiskars mačeta WoodXpert XA3

VĚTVE NA KMENI STROMŮ, LOUPÁNÍ KŮRY Z KULATINY...
TO JE JEN DROBNÝ VÝČET AKTIVIT, KE KTERÝM UVÍTÁTE TUTO
BEZPEČNOU, ALE ÚČINNOU MAČETU. JEDINEČNÉ TVAROVÁNÍ OSTRÍ
A RUKOJEĚ S POVRCHEM SOFTGRIP ZAJISTÍ PEVNÉ A POKOHLNÉ
UCHOPENÍ. POKUD POTŘEBUJETE ÚČINNÉHO POMOČNÍKA
NA ZAHRADU, NEMŮŽETE S TOUTO MAČETOU UDĚLAT CHYBU.

	TEXTILNÍ LÁTKA	GRANÁT (NEROST)	NĚMECKÝ VŮL	ANGL. BAZÉN		HLÁŠTI (VOJ.)	ROMÁNEK MILOSTNY	ČINNOST ŠVADLENY	KONČE-TINA		ZKRATKA PRO POLYVINYL CHLORIDE	OBRUBA	OTEC (KNIŽNĚ)		MOUČKA Z KURKUMY	ČÁST LAGOSU	FRAN-COLZSKÝ PĚŠINKA	AUTOR PROSLAVŮ	
KARETNÍ VÝRAZ						JEZERO NA OSTROVĚ HOKKAIDO				PŘED-LOŽKA			JAPON-ŘEKA NA OSTROVĚ HONŠŮ						
DRSNĚ (HUD.)						MIT V EVIDENCI ZNAČKA OUKROV-NĚK													
SEBRAT ODVAHU									MEZINÁ-RODNÍ KÓD PITCAIRNU				ELEGANTNÍ						
1. část tajenky									VOJENSKÁ JEDNOTKA	O O O	ČIN- JEZERO STARE DELKOVĚ MĚRY					ČESKÝ PRAMNÍK 19. STOL. OTHELOVA ŽENA			
ŘÍMSKÝ 49			MEZINÁ-RODNÍ KÓD TOKELAU	ABRAHÁMOV SYNOVEC													MĚSÍC JUPITERA		
VNÍMAVÝ				BÍLÁ KRVINKA															
ŠKRABÁKY NA ČISTĚNÍ PLOUHŮ																			
	ODKOU-PENÍ	INIC- HERCE MUNZARA PANIMAMA				TICHOMŮR-SKÁ PARIPOVANA SPZ JESENJKU												OTOKY	NĚM TAK
ZN. OSMIA			MEZINÁ-RODNÍ KÓD ŽELI DAMA, ŠACHOVÁ FIGURA (DŘ.)						ZN. BROMU	BONBON	NÁŠ MALÍR 18. STOL. DOPRAVNÍ PROSTŘE-DEK							PŘED-LOŽKA	
AUTOR ROBN-SONA CRUSOE																			
PTAČÍ VĚZENÍ																			FR. ZLATO
SOHOVANÉ																			
EVANGELICKÝ DUCHOVNÍ SPRÁVCE																			

VSTRČÍ FILMOVÝM CÍVKÁM

Text: Milan Slezák



Konec března bude letos patřit již 26. ročníku **mezinárodního filmového festivalu Praha – Febiofest**. Festival přinese opět to nejzajímavější ze současné české i zahraniční kinematografie a představí více než 150 filmů v šestnácti festivalových sekcích. Slavnostní zahájení je naplánováno na čtvrtek 21. března 2019 do pražského Obecního domu. Festivalové projekce pak diváci mohou vidět v Praze do 29. března v multikinech CineStar Anděl, CineStar Černý Most, v kině NFA Ponrepo a v Městské knihovně. Od 1. do 18. dubna se pak Febiofest vydá i do dalších měst.

Ze zmiňovaných festivalových sekcí lze upozornit na soutěžní sekci Nová Evropa (první či druhé snímky nových evropských filmových tvůrců) a dále kupříkladu sekci Panorama (nejzajímavější a nejúspěšnější festivalové filmy), Masters (nové filmy slavných režisérů), Made in USA (americká nezávislá filmová tvorba) či Světla severu (filmy skandinávské proveniencí).

Již po šesté se návštěvníci festivalu dočkají také zážitku propojujícího kinematografii s gastronomií, tzv. Culinary Cinema. Od 22. do 24. března mohou milovníci kvalitního kuchařského umění sledovat jeden ze tří tematických filmů, jež po projekci doplní speciální večeře s menu vytvořeným na téma daného filmu. Velkou výzvou, jak se zdá, tak bude především legendární snímek Velká žranice režiséra Marca Ferrerho z roku 1973, mj. s Marcellem Mastroiannim a Philippem Noiretem.

Více informací na www.febiofest.cz

ZA ZÁŽITKY Z EXPEDIC



Na výpravy téměř do celého světa zvou v rámci cyklu **Cestovatelské středí** expediční cestovní kancelář Livingstone a Národní muzeum. Přednášky a besedy probíhají v Nové budově Národního muzea, vždy ve středu od 19 hodin až do 24. dubna. A s kým se můžeme v nejbližších termínech setkat?

Na téma Kuba budou 27. března vyprávět fytiagnostik, léčitel, ale také i karatista Ladislav Kříž a Pavel Rejha, jenž působil nějaký čas na Kubě jako průvodce. 3. dubna budou hosty večera ředitel ZOO Praha Miroslav Bobek a diplomat se specializací na Blízký východ Miloslav Stašek, 10. dubna Halina Pawlowská představí Afriku a hudebník Michal Pavlíček pohovoří na téma Itálie a Stromboli.

Více na www.cestovatelskestredy.cz

TŘI VEČERY VE ZNAMENÍ PÍSNIČKÁŘSTVÍ

Ve Velkém sále Lucerny vystoupí hned tři večery po sobě (7., 8. a 9. dubna 2019) Robert Allen Zimmerman, tedy legendární americký písničkář, hudebník a mj. též nositel Nobelovy ceny za literaturu **Bob Dylan**.

Přestože už se názory návštěvníků na jeho současnější živá vystoupení trochu liší, legenda je legenda a písně jako Like A Rolling Stone nebo Blowin' In The Wind asi chybět nebudou.



JAKÝ PŘEDMĚT JE NA OBRÁZKU?

**FOTO
KVÍZ**

- Upevnění záchytné tyče
- Součást mobilního zabezpečovacího zařízení na soupravách EČS
- Držák radiotelegrafní stanice souprav 81-71
- Pomůcka pro upevnění stěračů

Vyberte správnou odpověď, zašlete ji nejpozději **do pátku 5. dubna 2019** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: knížku 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 2/2019 zněla:

b) Kolo ruční brzdy.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a brožury o výročí areálů DPP a drobné reklamní předměty získává: **Miroslav Nejedlý.**





RETRO VÍKEND NA KOLEJÍCH

Foto: Petr Hejna, Jakub Šurovský, Petr Ludvíček a Zdeněk Bek



1974–2019
45 let
pražského metra
s DP kontaktem

Dopravní podnik hl. m. Prahy připravil první březnový víkend pro fanoušky MHD dvě speciální jízdy. V sobotu 2. a v neděli 3. března 2019 vozovna Střešovice vypravila na linku 2 nejstarší dochovaný a navíc provozuschopný vůz T3 ev. č. 6102 z roku 1962.

První ochutnávkou oslav letošního 45. výročí zahájení provozu pražského metra byly sobotní jízdy historické soupravy 81-71, a to v celé trase B.

