

560 (ex SM 488.0), 060 (N 488.0)

K nepoznání je dodatečně vložený vůz 060.331 v soupravě 560.003/004, která zdolává stoupání mezi Říkonínem a Níhovem na spoji Os 4904 Břeclav - Žďár nad Sázavou dne 3. 8. 2002.

Snímek: Jiří Škalda ml.

nuance změn vyplývající z materiálových změn i změn sortimentů náhradních dílů u některých prvků a také změny týkající se i jiných řad vozidel (např. úprava vložených vozů pro přepravu jízdnicích kol), zbývá stále ještě asi 40 změn, které u ostatních řad nemají obdobu.

Jsou mezi nimi též komplexní rekonstrukce jako např. rekonstrukce prototypu při generální opravě, sledující zejména sjednocení mechanické části prototypů s typem zavedeným do sériové výroby, rekonstrukce řídicího vozu na vložený, náhrada elektro-mechanických regulátorů KAIN elektronickými regulátory ERB, zavedení druhého stupně EDB se zvýšeným účinkem brzdy do rychlosti 20 km/h.

Ve zmíněném počtu 40 změn ale nejsou zahrnuty velmi nákladné inovace jako např. elektronické rychloměry, radiostanice, sběrače a jiné. Změna zapojení ovládacího mechanismu vstupních dveří sleduje kromě zdokonalení funkce rovněž unifikaci vozů řady 060 a 063 (původně N 488.0 a N 488.03). Je zajímavé, že brněnské depo, které modernizovalo sběrače většiny lokomotiv řady 363 (dosazením



smykadla Schunk), vyměnilo klasické sběrače za polopantografy jen u dvou vozů řady 560 a i u nich se po několika letech provozu vrátilo ke sběračům 4 SLS klasické konstrukce. Vysvětlení lze hledat ve vyšší pořizovací ceně polopantografu oproti nůžkovému sběrači (cca 230 tisíc proti 80 tisíc Kč)

stejně jako ve faktu, že klasických sběračů je vzhledem ke stavu lokomotiv řady 230 ČD stále dostatek.

Na hnací vozy řady 560 DKV Brno jsou při opravách v Pars nova od roku 2002 dosazována čelní vyhrívána bezpečnostní skla s polykarbonátovou vrstvou (změna schváleného stavu

(rekonstrukce), která je zpracována pro všechny řady motorových vozů elektrických jednotek). Do podzimu 2003 byly již takto opatřeny tři jednotky (560.001/002, 003/004, 009/010), nejnoveji k nim přibude i 560.007/008, která je v Šumperku přistavena k modernizaci. Podobně jako u stejno-

Jednotka 560.007/008 ČD v dalším atypickém náteru - zde jako Os 4613 Brno hl. n. - Břeclav opouští žst. Brno hl. n. dne 28. 12. 1996.

Snímek: Tomáš Kuchta



560 (ex SM 488.0), 060 (N 488.0)

Trnavská jednotka 560.015/016 na osobním vlaku Trnava - Kúty je dne 14. 5. 2001 zachycena poblíž stanice Šaštín-Stráže a míjí pozdně barokní kostel s klášterem z 18. století v místní části Šaštín.

Snímek: PhDr. Marián Dujnič



směrných hnacích vozů řady 460 též u vozů řady 560 se v Pars nova provádí úprava střechy překrytím nerezovým plechem.

Ze všech citovaných změn rozvedme podrobněji dvě, které pro svůj význam určité zasluhují pozornost. Z pohledu cestující veřejnosti jde o instalaci vlakového rozhlasu a automatické hlášení stanic vlakovým rozhlasem, čímž se mj. zvýšila bezpečnost přepravy cestujících, neboť je lze jednoduše informovat i o mimořádnostech v provozu (výstup na opačné straně vlaku apod.).

V roce 1994 byl každý elektrický vůz LD Brno dolní vybaven kazetovým magnetofonem a sadou kazet, jejíž strany odpovídají jednomu směru jízdy po jednotlivých tratích. Ve výbavě

magnetofonu je přidávaný elektronický obvod pro jeho spouštění vnějšími tlačítkovými ovládači a pro samočinné vypínání nejen na konci pásku, nýbrž i v pauzách. Obvod automatického hlášení jednak reaguje na stisky tlačítka strojvedoucím a jednak načítá a vyhodnocuje impulsy ujeté dráhy z rychloměru, resp. i další informace (otevření a zavření dveří, rozjezd vlaku).

Hlášení se spustí vždy až po splnění všech předem nastavených podmínek. Při projíždění některé stanice bez zastavení se stlačením tlačítka na magnetofonu hlášení vynechá. Spustit lze též mimořádné hlášení nebo reprodukovanou hudbu při stání vozidla apod. Reprodukory jsou umístěny ve všech oddílech pro cestující, v oddíle pro zavazadla, v nástupních prostorech

a v kabině strojvedoucího; každý vůz má vlastní zesilovač, napájený z vozové baterie.

Podobné zařízení bylo namontováno taktéž na slovenské vozy, i když s jiným praktickým výsledkem než u ČD. Dne 31. 10. 1995 byla v ŽOS Vrútky ukončena hlavní oprava jednotky 560.015/016 ŽSR, na níž byl při té příležitosti nainstalován vlakový rozhlas (ten byl později dosazen i do modernizované jednotky 560.017/018; příprava na zabudování byla rovněž vykonána na soupravě 560.013/014). V současnosti je ale vlakový rozhlas demontován, a to ze dvou důvodů. Za prvé docházelo k násilnému poškození reproduktorů vandaly, za druhé neinvestovaly ŽSR do kvalitních studiových nahrávek magnetofonových kazet a náhradní hlášení strojvedoucím bylo ne vždy srozumitelné; nahrávky vzniklé v podmínkách LD Trnava rovněž nevykazovaly potřebnou kvalitu.

Druhou významnou úpravou, tentokrát z pohledu provozního, je úprava jednotky pro řízení jenom jedním strojvedoucím. Konstruktivní řešení ochran a signalizace jejich působení na jednotlivých elektrických vozech totiž původně vycházely z obsazení obou kabin buď strojvedoucím nebo jeho pomocníkem. Navzdory všeobecnému rozšíření jednočlenného obsazení u ostatních typů hnacích vozidel včetně elektrických jednotek se obsazení řady 560 personálem v původním složení zachovalo ještě velmi dlouho - až do poloviny 90. let, kdy se vedení LD Brno rozhodlo provést potřebné technické úpravy jednotek.

Tomu ovšem předcházelo vyhodnocení četnosti zásahů všech typů ochran i stupně nebezpečí poruch, které je vyvolávají. Dosavadní způsob signalizace poruch byl po dlouholetých provozních zkušenostech shledán nedostatečným, ale vazby ochran hlavní vypínač nebo na jiné přístroje



Setkání dvou trakcí v žst. Trnava v červnu 2001; provozní je ovšem pouze jednotka 560.013/014 ŽSR.

Snímek: PhDr. Marián Dujnič



Setkání jednotek 560.020/019 ŽSR (osobní vlak do Trnavy) a 560.011/012 ŽSR po příjezdu z Bratislavy-Petržalky na hlavní nádraží v Bratislavě dne 17. 9. 1999.

Snímek: Ing. Stanislav Zapletal