



PROJEKT R1 ANEB VOZIDLO, KTERÉ NEDOSTALO ŠANCI

ZÁKLADNÍ INFORMACE O KNIZE

Autoři	Robert Mara a kolektiv, výkresy vozidel Miroslav Bureš
Rozsah	140 stran A4 + čtyři vložené strany A3, 168 vyobrazení
Prodejní cena	399 Kč

Stručný obsah

Pražské metro slouží cestujícím již více než tři desetiletí a představuje nesporný technický fenomén hlavního města ČR. I v jeho poměrně krátké historii je možné najít zajímavé vývojové etapy, které zůstávaly až do dnešních dnů zahaleny tajemstvím. Jednou z nich je i projekt rychlodrážních vozidel R1. V roce 1967 bylo na základě vládního usnesení č. 288 přistoupeno k výstavbě podzemní dráhy (metra) v hlavním městě tehdejšího Československa Praze. Pro nový dopravní systém byly na základě výběrového řízení, konaného v roce 1968, vybrány dvouvozové rychlodrážní jednotky typu R1, navržené významným čsl. strojírenským podnikem ČKD Praha. Během rekordně krátké doby let 1968 až 1971 následovaly velmi náročný vývoj a konstrukce nového vozidla, se kterými do té doby nebyly v tehdejší Československu žádné zkušenosti. Vývojových a konstrukčních prací se účastnily především závody ČKD Tatra Smíchov, ČKD Trakce, Výzkumný ústav kolejových vozidel a podnik Kovolís Hedvíkov. Výsledkem náročné práce zkušených techniků bylo velmi zajímavé technické dílo, které však vyžadovalo ještě několik let pro své vyzkoušení, zdokonalení a přivedení k vysoké spolehlivosti. Závod ČKD Tatra Smíchov vyrobil v letech 1970–71 dva prototypy jednotek R1, pro jejichž zkoušky byla vybudována krátká zkušební trať sloužící zároveň jako vlečka budoucího depa metra Kačerov. Zkoušky prototypových jednotek R1 byly zahájeny v květnu 1971. Pro jejich potřeby bylo v roce 1970 v moskevském metru vyškolen celkem sedm strojvedoucích-instruktů. Bohužel napjaté termíny výstavby pražského metra i dobové politické tlaky neumožnily dílo plnohodnotně dokončit a ještě před zahájením zkušebního programu jednotek R1 bylo v roce 1971 rozhodnuto o dovozu vozidel metra ze Sovětského svazu.

Zkušební program jednotek R1 zpočátku pokračoval dále, neboť bylo zamýšleno vývoj dokončit a rychlodrážní jednotky následně uplatnit v jiných dopravních systémech, zejména v tehdy projektované bratislavské rychlodráze. Dne 14. ledna 1972 však na kačerovské trati dochází k vážné železniční nehodě, při které došlo vinou zdravotní indispozice jednoho ze strojvedoucích k vážnému poškození obou jednotek a zranění dvou osob. I přesto se po rekonstrukci havarovaných vozů a sestavení nové jednotky podařilo zkušební program dokončit a vozidlo schválit k výrobě v ověřovací sérii. Zkoušky byly dokončeny v letech 1973 až 1974 na Železničním zkušebním okruhu Výzkumného ústavu železničního u Velimi. Praktické uplatnění jednotek, nezbytné pro zahájení jejich sériové výroby, se však nepodařilo včas nalézt (výstavba bratislavské rychlodráhy byla odkládána a jiné reálné možnosti uplatnění bez předchozího vyzkoušení v ČSSR prakticky neexistovaly). Specializační trendy v rámci zemí RVHP následně vedly k úplnému zastavení projektu a přenechání veškeré výroby vozidel podzemních drah sovětskému Mytiščinskému strojírenskému závodu, který se tak stal jejich monopolním vývozcem v rámci RVHP.

Jedinou zbývající jednotku se zpočátku podařilo získat do sbírek Technického muzea v Brně, avšak zde byla později sešrotována pro nedostatek deponovacích prostor. Do dnešních dnů se tak na rychlodrážní vozidla R1 dochovalo minimum památek.

Objednávky

Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, Branická 57, 147 00 Praha 4
info@dopravnivydavatelstvi.cz, www.dopravnivydavatelstvi.cz
tel.: (+420) 607 835 773