

Automobilová pojistka – historie a současnost (3. díl)

V předchozím dílu seriálu o pojistkách jsme hovořili o historii kolejových vozidel - tramvajích, které daly svojí konstrukcí základ pro budoucí automobilové pojistky. Historický pohled na tento vývoj by však nebyl úplný, pokud bychom se dále nezmínili o elektrickém jištění vozů metra.



Tyto pojistkové systémy byly plně přezbrojeny pro možnost vyhoření pojistky bez následného požáru ve vozidle. Současně s tím byla vybudována nová pojistková skříň včetně držáků pojistek dle norem ČSN, stejně tak i evropských norem.

Podzemka, metro, podpovrchová tramvaj, to není historický fenomén dopravní techniky ve velkých městech, nýbrž současná nutnost zachování ekologicky čisté a rychlé dopravy v rozsáhlých aglomeracích, která je schopna obsloužit denně miliony cestujících.

Plány pro metro či podpovrchovou tramvaj existovaly v Praze již za první republiky. Součástí projektu bylo i přímé spojení Nového Města s Pankrácí vybudováním velkolepé mostní konstrukce, přemostující Nuselské údolí. Původní most byl konstruován jak pro podpovrchovou tramvaj ve vnitřním tubusu mostu, tak pro automobilovou dopravu na vnějším tubusu.

Další práce a vývoj na tomto významném projektu, bohužel, přerušila 2. světová válka, stejně tak i další vývoj u nás po únoru 1948. Teprve po částečně ekonomicko-politickém uvolnění v šedesátých letech

a s relativně ekonomicky nezávislým vývojem naší ekonomiky na bývalém SSSR došlo k realizaci výstavby Nuselského mostu včetně vývoje a stavby českých lehkých vozů metra, které technicky a technologicky odpovídaly světové špičce v této oblasti, stejně tak jako i produkce tramvajů.

První dva prototypy souprav najezdily několik tisíc zkušebních kilometrů na trati mezi Kačerovem a Krčí a osvědčily se jako budoucí výkonné a spolehlivé dopravní prostředky nejen pro potřeby Prahy, ale i budoucí exportní artikl pro naši republiku. Bohužel, normalizační proces po roce 1968/69 nepřál budoucnosti těchto výkonných souprav. Díky podpisům smluv v roce 1970 bylo rozhodnuto o nákupu souprav metra od ruského výrobce.

České prototypy byly na obtíž, proto asi shořely. Doposud nebyly přesně odhaleny,

respektive oficiálně zpřístupněny dokumenty o příčinách zničení těchto souprav, ale jak se v dobové dokumentaci uvádělo, příčinou zahoření byla oblast pojistkového jištění vozových souprav. Odborníci asi tomuto tvrzení do dnešní doby mohou těžko uvěřit, protože systém jištění obvodů byl vzhledem k protipožární ochraně cestujících v podpovrchovém sektoru jištěn v elektrických okruzích dvojnásobně, v některých případech až trojnásobně. Takže pojistka „mohla sehrát a sehrála“ v tomto období významnou roli a dále ovlivnila i vývoj techniky metra v Praze.

Co následovalo? Mitiščinskij mašinostrojitělnyj zavod dále dodával těžké konstrukce skříní metra, které vyžadovaly vybudování speciálního ocelového roštu do tubusu již vybudovaného nuselského mostu, který by odolával nejen zvýšenému zatížení mostní konstrukce, ale i následným vibracím při průjezdu souprav. (Budme rádi, že dnes jezdíme opět na české konstrukci nových vozů metra na lince A, ale i na dalších linkách pražského metra). Vraťme se však k pojistkám.

Kromě toho elektroinstalace vozidel a jejich jištění vůbec neodpovídaly zásadám ochrany cestujících v metru, stejně tak ani komunikačním a řídicím požadavkům na provoz souprav v metru.

Dále uvidíte původní výzbroj vozu ECS metra z roku 1971/1972 s novým systémem pojistkové ochrany v úpravě ČSSR, která musela být vzhledem k vysoké nebezpečnosti částečně přezbrojena tak, aby mohlo být vůbec metro v roce 1973 uvedeno do provozu. Další nákladově velmi rozsáhlé změny v konstrukci vozidel metra následovaly v dalších letech tak, aby byla zajištěna bezpečnost cestujících, stejně tak i síť metra v Praze. Zkrátka není nic snazšího, než dosáhnout politického rozhodnutí bez technických znalostí věci. V souvislosti s tím bylo nutné přestavět i další elektroinstalace (slaboproud i silnoproud) tak, aby byla zajištěna bezpečnost provozu metra a cestujících.



Hlavní pojistkové rozvaděče 220-230 V bylo nutné vyměnit za automatické jističe české výroby, které by zabezpečovaly plynulý provoz soupravy včetně komunikace s řídicím centrem.

V minulých letech došlo k zásadní a rozsáhlé rekonstrukci včetně přezbrojení zastaralých vozidel metra pocházejících z bývalého SSSR. Proto všichni cestující mohou být bez obav, že by díky špatné konstrukci pojistek a ochranných systémů

došlo k zahoření vozů v důsledku selhání pojistkového či signalizačního systému. O konstrukci nejmodernějších pojistkových systémů pražského metra budeme hovořit v dalších částech seriálu o automobilových pojistkách.

khi, foto autor



Trhací pojistky v keramickém obalu, později z nehořlavého plastu 8 A 650 V a dalších hodnot, nahradily původní papírové, vysoce hořlavé pojistky ze SSSR.