

NEJ...



PŘÍBĚH LOKOMOTIVNÍ ŘADY

T 499.0



NEJ...



NEJRYCHLEJŠÍ...

LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 JSOU BEZPOCHYBY NEJRYCHLEJŠÍMI ČESKOSLOVENSKÝMI MOTOROVÝMI LOKOMOTIVAMI

NEJVÝKONNĚJŠÍ...

LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 NEJSOU NEJVÝKONNĚJŠÍMI MOTOROVÝMI LOKOMOTIVAMI V PROVOZU U ČSD, TĚMI BYLY 2 STROJE T 679.2, ALE ZŮSTÁVAJÍ NEJVÝKONNĚJŠÍMI ČESKOSLOVENSKÝMI MOTOROVÝMI LOKOMOTIVAMI

NEJTĚŽŠÍ...

LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 JSOU Z POHLEDU NÁPRAVOVÉHO ZATÍŽENÍ NEJTĚŽŠÍMI ČESKOSLOVENSKÝMI MOTOROVÝMI LOKOMOTIVAMI

NEJTAJUPLNĚJŠÍ...

LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 ROZHODNĚ PATŘÍ MEZI LOKOMOTIVY SPOJENÉ S ŘADOU POLOPRAVD A FANTAZIÍ, JAK ŽE TO S NIMI A JEJICH NEREALIZOVANOU VÝROBOU VLASTNĚ BYLO...



CO TOMU PŘEDCHÁZELO

•PŘÍBĚH LOKOMOTIVNÍ ŘADY T 499.0, ZNÁMÝCH POD PŘEZDÍVKOU KYKLOP, SE ZAČAL PSÁT JIŽ VE DRUHÉ POLOVINĚ 60. LET.

•SPRÁVA LOKOMOTIVNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ A ELEKTROTECHNIKY MINISTERSTVA DOPRAVY ČSSR ZPRACOVALA POČÁTKEM ROKU 1967 „KONCEPČNÍ STUDII KE KONEČNÉMU STAVU MOTORIZACE (K R. 1980)“, KDE JE POPRVÉ ZMÍNĚNA POTŘEBA MOTOROVÝCH LOKOMOTIV VYŠŠÍHO VÝKONU 2 400 AŽ 3 000 K.

Prokázala se nutnost, zvláště na některých hlavních traťových úsecích /např. Brno - Č. Třebová, Přerov - Břeclav, Zvolen - Vrútky/ a na některých tratích s obtížnými traťovými poměry zařadit do provozu k realizaci progresivního zvyšování rychlostí vlaků, motorpé lokomotivy a výkonu cca 2400 - 3000 k.

bl.č.87494

T 478.3	1 800	elektrický	100-110	osobní i nákladní doprava na hlavních tratích
lokomotiva o výkonu 3600 k	3 600	elektrický	140-160	těžká rychlíková doprava a rychlá nákl.doprava

•UŽ O 2 ROKY POZDĚJI, V ROCE 1969 ALE UVÁDÍ ZPRÁVA VYPRACOVANÁ S12 ÚŠŽ LOKOMOTIVU OZNAČENOU JAKO „T 3600 K“ S MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTÍ 140 – 160 KM/H.

•ŘADA DOKUMENTU DOKAZUJE, ŽE ČKD S VÝROBOU LOKOMOTIVY TYPU "T 3600 K" PRO ČSD MUSELI V PLÁNECH BUDOUCÍ VÝROBY JEDNOZNAČNĚ POČÍTAT. TAKÉ TO ALE NEPŘÍMO DOKAZUJE, ŽE ZE STRANY MD ČI NÁSLEDNĚ ÚŠŽ BYL ZŘEJMĚ VYSTAVEN VŮČI ČKD TZV. POPTÁVKOVÝ LIST A PŘEDEVŠÍM TECHNICKÉ ZADÁNÍ NA VÝVOJ TAKOVÉ LOKOMOTIVY.

ZÁKAZ VÝROBY – MÝTUS NEBO PRAVDA

- PRO SPRÁVNÉ POCHOPENÍ POZDĚJI VZNIKLÝCH MÝTŮ A POLOPRAVD OHLEDNĚ TYPU T 499.0 JE ZAPOTŘEBÍ UVÉST, ŽE ZEMĚ TZV. VÝCHODNÍHO BLOKU, EKONOMICKY SDRUŽENÉ V RVHP, PŘIJALY V ROCE 1960 NA BUDAPEŠŤSKÉM ZASEDÁNÍ NOVOU VÝKONOVOU KATEGORIZACI PRO VÝROBU MOTOROVÝCH LOKOMOTIV. KATEGORIÍ BYLO PĚT, ZNAČENY BYLY ŘÍMSKÝMI ČÍSLICEMI I AŽ V.
- V ROCE 1965 BYLA KATEGORIZACE DOPRACOVÁNA A V NĚKTERÝCH PARAMETRECH A UNIFIKOVÁNA VE SPOLUPRÁCI VIII. KOMISE OSŽD A 3. STÁLÉ STROJÍRENSKÉ SEKCE RVHP S PŘIHLÉDNUTÍM K PERSPEKTIVÁM DO OBDOBÍ LET 1970 AŽ 1975.
- ZÁROVEŇ, A TO JE PRO HISTORII KYKLOPŮ DŮLEŽITÉ, SPODNÍ VÝKON 2 400 K (1 765 kW) Z KATEGORIE V BYL UVOLNĚN I PRO DALŠÍ ČLENSKÉ ZEMĚ RVHP A SOVĚTSKÝ SVAZ SI VYHRADIL ZBÝVAJÍCÍ VYŠŠÍ VÝKONY NAD 3 000.
- Z DŮVODU CELKOVÉHO NEPLNĚNÍ BYLA VÝROBNÍ ZÁVAZNOST VÝKONOVÉ KATEGORIZACE PŘI JEDNÁNÍ STROJÍRENSKÉ KOMISE RVHP NA JAŘE 1966 V POZNANI VŠAK NAKONEC ZRUŠENA.
- NAPROSTO VÁŽNÝM ZÁSAHEM BYLO OVŠEM ZASLÁNÍ PROTOKOLU O VÝKONOVÉM OMEZENÍ VÝROBY MOTOROVÝCH LOKOMOTIV STÁTNÍ PLÁNOVACÍ KOMISÍ ČSSR (DÁLE SPK) Z KVĚTNA 1974 V RÁMCI PŘÍPRAVY NA PLÁNOVANOU NOVOU KATEGORIZACI MOTOROVÝCH LOKOMOTIV VE VÝROBĚ ZEMÍ RVHP OD ROKU 1975. PRO OBHÁJENÍ VÝKONU 2 400 K Z KATEGORIE V BYLO MIMO JINÉ LOGICKY ARGUMENTOVÁNO TÍM, ŽE VÝROBNÍ KATEGORIZACE RVHP-OSŽD Z ROKU 1965 NEPOČÍTALA S VÝKONEM PRO ELEKTRICKÁ TOPENÍ VLAKŮ ZDA TOTO BYL PŘESVĚDČIVÝ ARGUMENT, ČI ZDA ZVÍTĚZIL SOVĚTSKÝ ZÁJEM NA BEZPLATNÉ ZÍSKÁVÁNÍ NOVÝCH KONSTRUKČNÍCH A TECHNOLOGICKÝCH POZNATKŮ, ZŮSTÁVÁ OTÁZKOU, ALE KATEGORIE 2 400 K BYLA PRO ČESKOSLOVENSKO NADÁLE MOŽNÁ.

VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

- PRVNÍ ZMÍNKA O PROJEKTU LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 JE Z LEDNA 1966 „NÁVRH KONCEPCE ROZVOJE A VÝVOJE OBORU MOTOROVÝCH LOKOMOTIV V OBOROVÉM PODNIKU ČKD PRAHA“ – LOKOMOTIVA 2400 K B₀ B₀, LIM. 80T
- ZÁKLADNÍM PŘEDPOKLADEM BYLO DOKONČENÍ VÝVOJE MOTORU ŘADY 220 (ZKUŠEBNĚ ZABUDOVÁN DO LOKOMOTIVY T 478.2001 A T 478.3001)

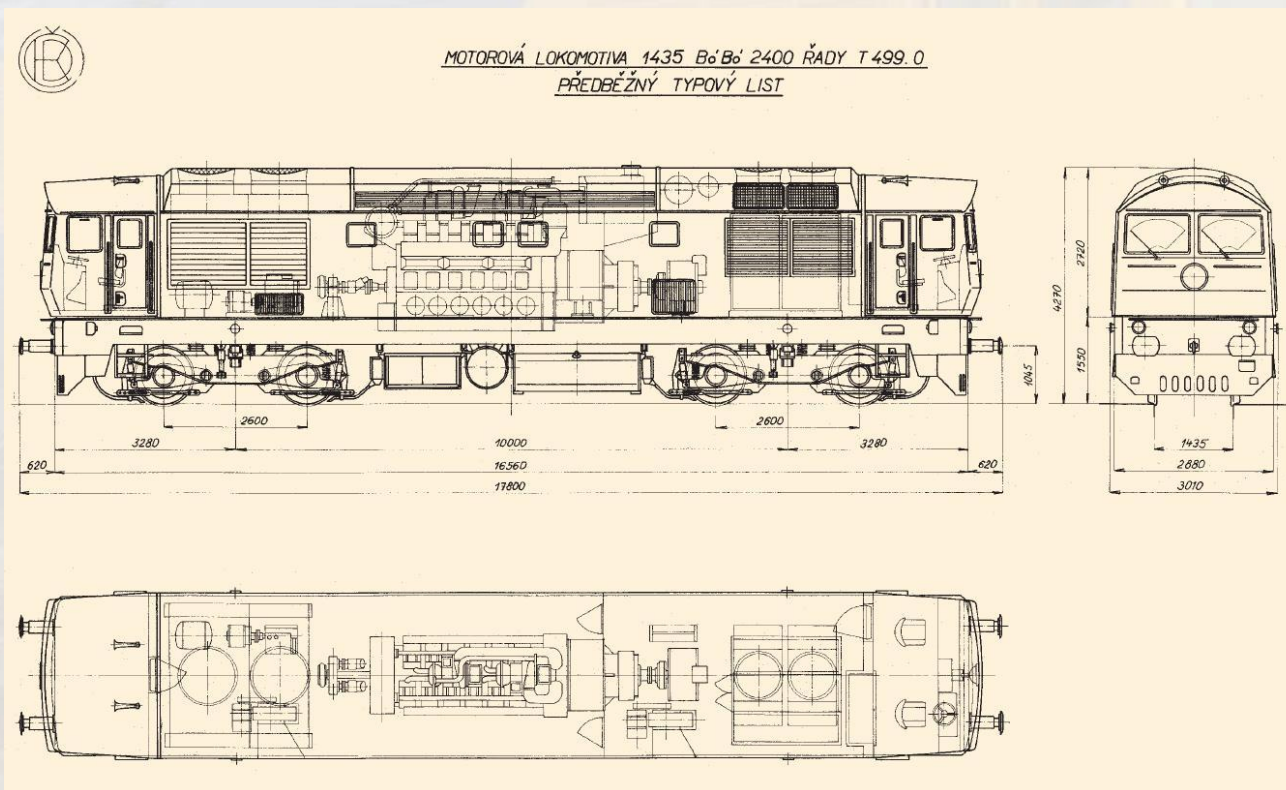


- V ÚNORU 1970 BYL U LOKOMOTIVY T 478.3001 MOTOR ŘADY 220 NAHRAZEN MOTOREM ŘADY 230 A BYL ZMĚNĚN TRAKČNÍ PŘEVOD NA NÁPRAVY ZA ÚČELEM ZVÝŠENÍ MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI NA 120 KM/H.
- PŘED ZÁSTAVBOU SÉRIOVÉHO MOTORU K 12 V 230 DR A ZPĚTNÝM SNÍŽENÍM RYCHLOSTI V ZÁŘÍ 1970 BYLY REALIZOVÁNY ZÁKLADNÍ ZKOUŠKY NA ŽZO CERHENICE



VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

- V ROCE 1967 JE SCHVÁLEN ÚKOL ROZVOJE VĚDY A TECHNIKY (RVT) S NÁZVEM „VÝVOJ MOTOROVÉ LOKOMOTIVY O VÝKONU 2 400 AŽ 2 880 K S MOTOREM K 12 V 230 DR - T 499.0“
- PŘECHOD OD VRTÁNÍ 220 MM NA VRTÁNÍ 230 MM BYL DÁN PRAKTICKOU NEMOŽNOSTÍ DOSÁHNOUT POTŘEBNÉHO VÝKONU 2 400 K



VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

• V PLÁNOVACÍM LISTU, KTERÝ BYL SOUČÁSTÍ TOHOTO RVT BYLY STANOVENY NÁSLEDUJÍCÍ TERMÍNY:

• PROJEKT LOKOMOTIVY: ZÁŘÍ 1968

• ZPRACOVÁNÍ KONSTRUKČNÍ DOKUMENTACE: SRPEN 1969

• VÝROBA PRVNÍHO PROTOTYPU: ÚNOR 1971

• VÝROBA DRUHÉHO PROTOTYPU: DUBEN 1971

• **PODMÍNKOU ÚSPĚŠNÉ REALIZACE CÍLE ZMÍNĚNÉHO RVT BYLY DÍLČÍ ÚKOLY, PŘI KTERÝCH BYLA NUTNÁ SOUČINNOST S DALŠÍMI SESTERSKÝMI ZÁVODY ČKD**

• **JEDNALO SE PŘEDEVŠÍM O DOKONČENÍ VÝVOJE MOTORU K 12 V 230 DR, NÁVRH ELEKTRICKÉ VÝZBROJE A TAKÉ VÝVOJ NOVÉHO PODVOZKU PRO RYCHLOST 140 KM/H.**

• **REÁLNÁ FAKTA, PŘEDEVŠÍM ZPOŽDĚNÍ NA VÝVOJOVÝCH PRACÍCH NOVÉHO PODVOZKU A SKUTEČNOST, ŽE STÁLE NEEEXISTOVAL ODBĚRATEL TÉTO ŘADY LOKOMOTIV, MĚLA ZA NÁSLEDEK STAV, KDY PROJEKT ROZHODNĚ NEBYL S OHLEDEM NA JINÉ PRIORITY VÝROBCE V POPŘEDÍ ZÁJMU A LOGICKY TEDY DOŠLO K POSUNU UVEDENÝCH TERMÍNŮ**

• **NOVÝ PLÁNOVACÍ LIST ZE ZÁŘÍ 1970 ZMĚNIL TERMÍNY TAKTO:**

• PROJEKT LOKOMOTIVY: ÚNOR 1971

• ZPRACOVÁNÍ KONSTRUKČNÍ DOKUMENTACE: LISTOPAD 1971

• VÝROBA PRVNÍHO PROTOTYPU: LEDEN 1973

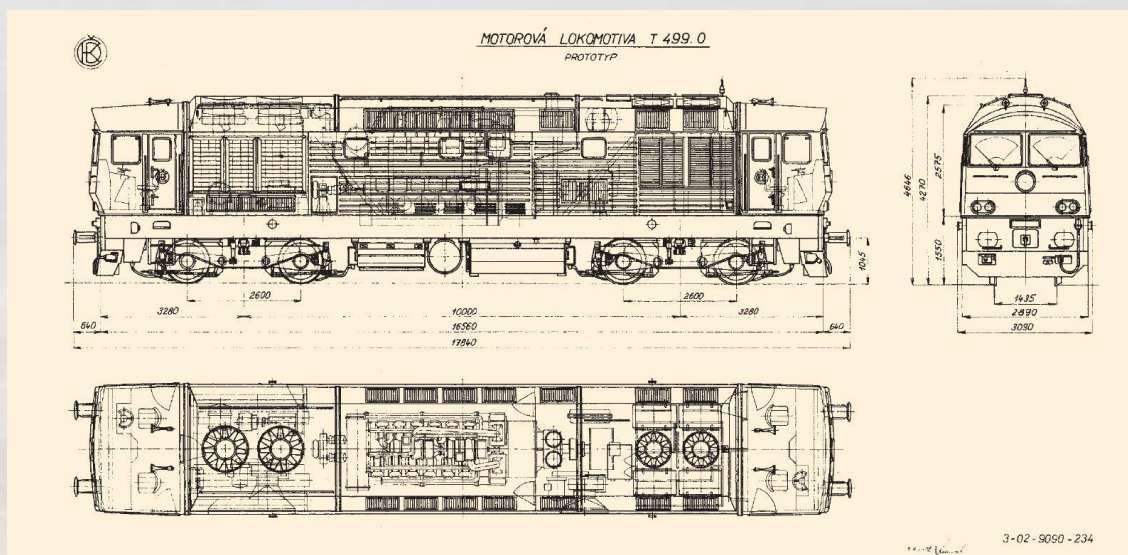
• VÝROBA DRUHÉHO PROTOTYPU: DUBEN 1973

• SCHVÁLENÍ PROTOTYPŮ: ZÁŘÍ 1974



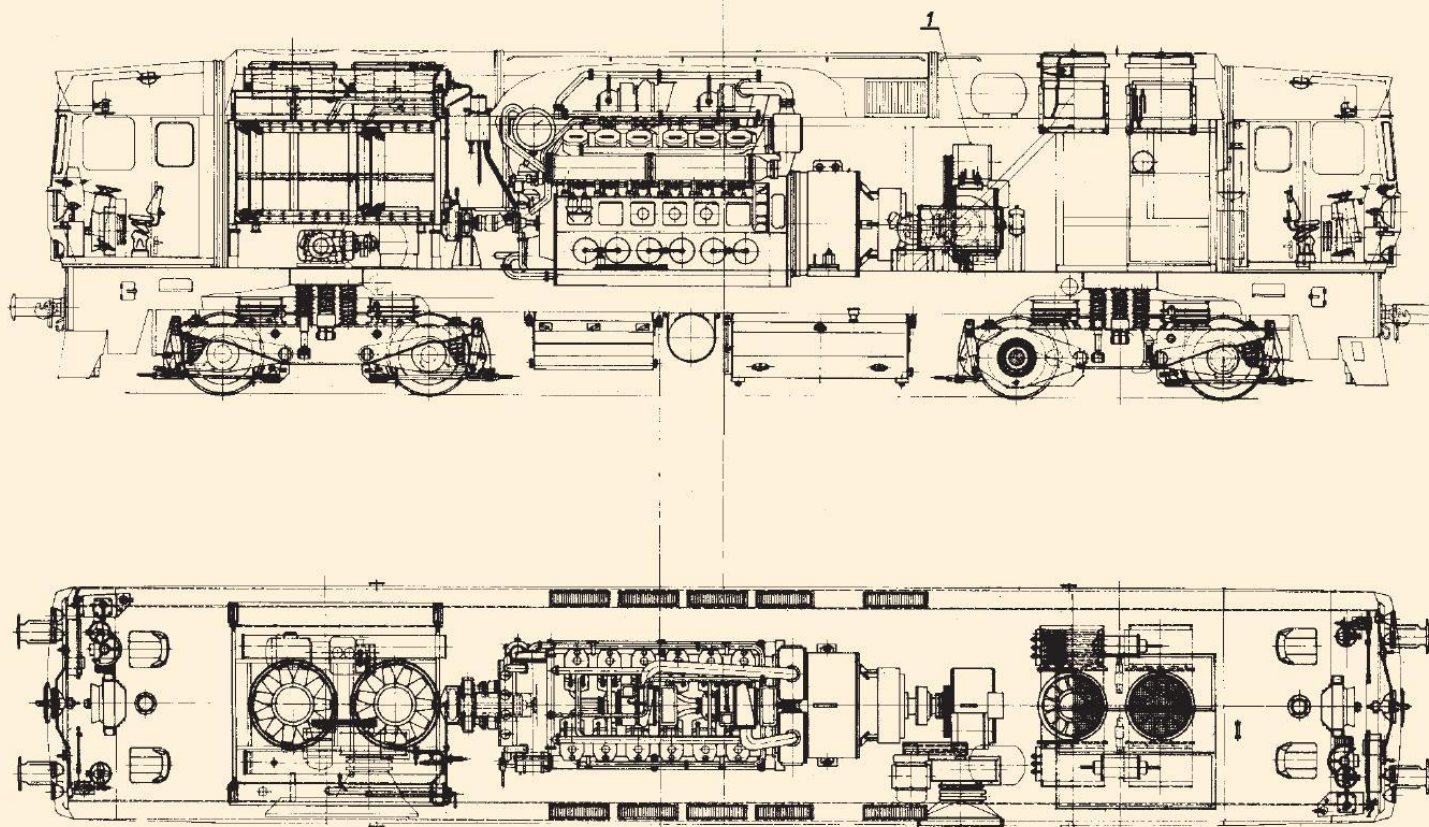
VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

- PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE BYLA DOKONČENA PRAKTICKY VE SHODĚ S UPRAVENÝM ČASOVÝM PLÁNEM, ALE TĚSNĚ PŘED SCHVÁLENÍM TÉTO PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE PŘEDALO FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY ČKD PŘEDBĚŽNÉ TECHNICKÉ ZADÁNÍ NA VÝVOJ MOTOROVÉ LOKOMOTIVY O VÝKONU 2 400 K S ELEKTRICKÝM VYTÁPĚNÍM
- TOTO ZADÁNÍ SE ALE V ŘADĚ BODŮ LIŠILO OD NÁVRHU ČKD, PŘIČEMŽ NEJVÁŽNĚJŠÍM ROZPOREM BYL POŽADAVEK NA MAXIMÁLNÍ NÁPRAVOVÉ ZATÍŽENÍ 195 kN
- POŽADAVKY O12 FMD BYLY PŘEDMĚTEM ŘADY JEDNÁNÍ MEZI FMD A ČKD V PRŮBĚHU ROKU 1971 A NA ZÁKLADĚ TĚCHTO JEDNÁNÍ BYLY V ČKD VYPRACOVÁNY NOVÉ ZTP (ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY) PRO LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0, NE OVŠEM DEFINITIVNÍ. TAKÉ VZNIKL OPĚT NOVÝ PLÁNOVACÍ LIST PROJEKTU.



VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

- JEDNÁNÍ MEZI ČKD A FMD POKRAČOVALA I V PRŮBĚHU ROKU 1972 A 1973. KONEČNÉ ZNĚNÍ ZTP PRO 2 PROTOTYPY MOTOROVÉ LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 BYLO O12 FMD ODSOUHLASENO V LISTOPADU 1973



VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

- REÁLNÁ MONTÁŽ OBOU PROTOTYPŮ PROBÍHALA V PRŮBĚHU ROKU 1974 A ZAČÁTKEM ROKU 1975. NEJDŘÍVE PROBÍHALA MONTÁŽ LOKOMOTIVY T 499.0001, KTERÁ BYLA OFICIÁLNĚ UKONČENA V ČERVNU 1974 A NÁSLEDOVANÁ MONTÁŽÍ DRUHÉHO PROTOTYPU, KTERÝ BYL DOKONČEN NA PŘELOMU ROKU 1974/75.



VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

- V PRŮBĚHU DOKONČOVÁNÍ OBOU PROTOTYPŮ BYL VYPRACOVÁN PROGRAM FUNKČNÍCH A PROTOTYPOVÝCH ZKOUŠEK, VE KTERÉM BYLO ROZHODNUTO, ŽE:
 - NA T 499.0001 BUDE VYKONÁNA VĚTŠINA PROTOTYPOVÝCH ZKOUŠEK
 - STROJ T 499.0002 BUDE NAsAZEN DO PROVOZNIHO OVĚŘENÍ S CÍLEM NAJET MINIMÁLNĚ 100.000 KM.

Stanovení termínů	08.1967	09.1970	02.1972	11.1973	04.1974	06.1976	Skutečnost
Projekt lokomotivy	09.1968	02.1971					02.1971
Schválení projektu	11.1968	03.1971					05.1971
Konstrukce	08.1969	11.1971	09.1972				09.1972
Technologie	--	--	02.1973				02.1973
Výroba 1. prototypu	02.1971	01.1973	11.1973	02.1974			06.1974
Výroba 2. prototypu	04.1971	03.1973	02.1974	04.1974			01.1975
Prototypové zkoušky	--	--	07.1975	07.1975	01.1976	03.1977	06.1977
Vyhodnocení zkoušek	--	--	--	--	02.1976	04.1977	06.1977
Schválení prototypu	08.1972	09.1974	10.1975	10.1975	04.1976	06.1977	06.1977



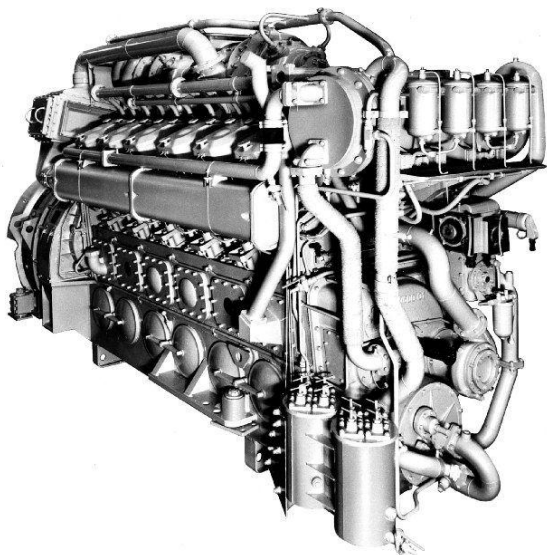
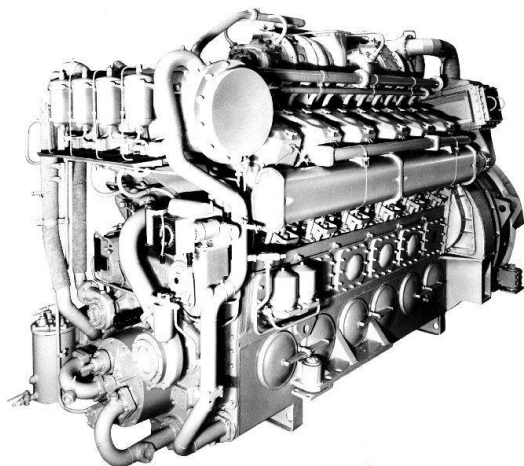
VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

- PŘESTO, ŽE LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 STEJNĚ JAKO LOKOMOTIVA T 476.0501, LOKOMOTIVY ŘADY T 475.15 NEBO PROTOTYP T 478.2001 PRAKTICKY NEZASÁHLY DO PRAVIDELNÉHO PROVOZU U ČSD, PŘISPĚLY K ROZVOJI KONSTRUKCE MOTOROVÝCH LOKOMOTIV V ČKD A VYUŽITÍ MODERNÍCH PRVKŮ PŘI VÝROBĚ SÉRIOVÝCH ŘAD T 478.4 NEBO T 466.2.
- MEZI NOVÉ PRVKY V KONSTRUKCI MOTOROVÝCH LOKOMOTIV LZE ZAŘADIT:
 - AC/DC PŘENOS VÝKONU, ELEKTRODYNAMICKÁ BRZDA, ELEKTRICKY ŘÍZENÍ BRZDIČ
 - ZDROJ PRO NAPÁJENÍ ELEKTRICKÉHO VYTÁPĚNÍ, AUTOMATICKÁ REGULACE RYCHLOSTI
 - ELEKTRONICKÁ REGULACE ELEKTRICKÉHO PŘENOSU VÝKONU, EDB A EL. VYTÁPĚNÍ
 - VALIVÁ TLAPOVÁ LOŽISKA, VYPRUŽENÍ FLEXICOIL, ELEKTRICKÝ POHON KOMPRESORU...



VÝVOJ A STAVBA LOKOMOTIV ŘADY T 499.0

• SROVNÁNÍ MOTORŮ K 12 V 230 DR U LOKOMOTIV ŘADY T 478.3 A T 499.0

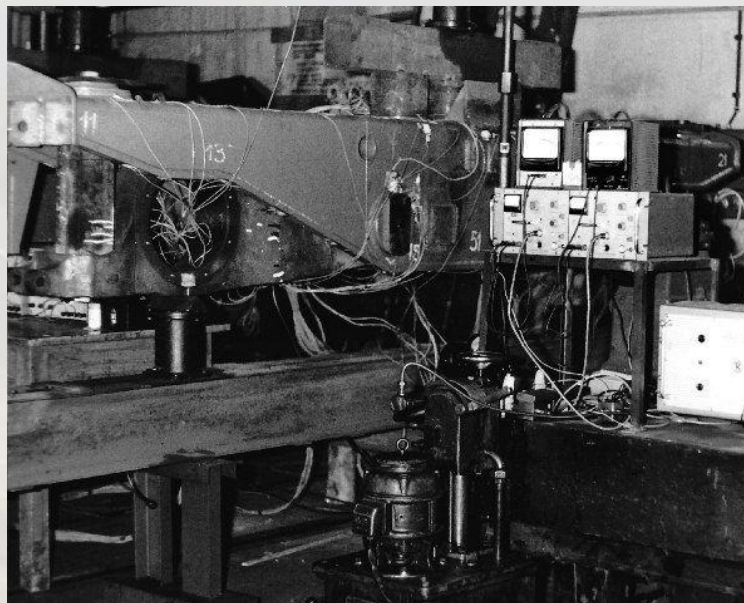
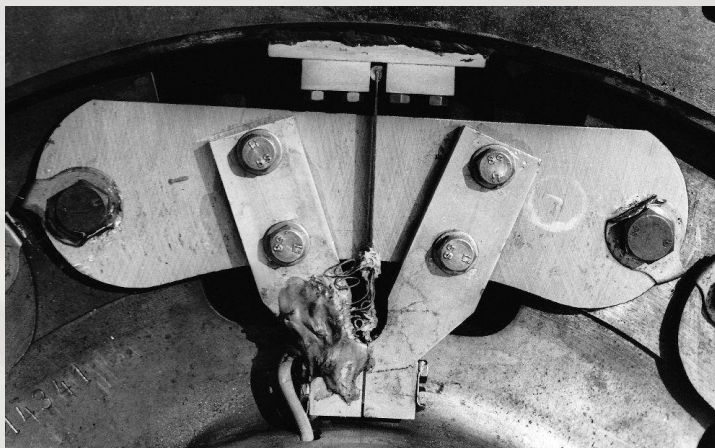


	T 478.3	T 499.0
Jmenovitý výkon motoru dle UIC	2 100 k (mimo lokomotivu – viz TP motoru)	–
Provozní výkon motoru	–	2 400 k
Jmenovité otáčky motoru 1/min	1 100	1 150
Volnoběžné otáčky 1/min	480	500
Max. otáčky 1/min pro nastavení stopregulátoru	1 250	1 260 až 1 320
Střední pístová rychlost při jmenov. otáčkách	9,53 m/s	10,00 m/s
Střední užitný tlak na píst při jmenov. výkonu	11,3 kp/cm ²	14,5 kp/cm ²
Spalovací tlak při užitečném výkonu (měření se provádí pouze při prototypových zkouškách)	90 ± 5 kp/cm ²	100 až 110 kp/cm ²
Měrný výkon motoru	13,9 k/l	18,55 k/l
Hmotnost na 1 k jmenovitého výkonu	6,32 kg/k	4,98 kg/k
Množství tepla odvedeného vodou včetně chlazení turbodmychadla	cca 600 000 kcal	cca 800 000 kcal
Množství tepla odvedeného olejem / a v mezichladiči plnicího vzduchu	cca 90 000 / 90 000 kcal	cca 150 000 / 100 000 kcal
Vstřikovací čerpadla	PC 1C 18P 228 PC 1C 18L 228	PC 1C 20L 228 h PC 1C 20P 228 h
Spouštění motoru	Elektrické, generátorem, který má spouštěcí vinutí, proud je odebírán z baterie lokomotivy	Elektrické, dynamostartérem, proud je odebírán z baterie lokomotivy
Regulace motoru	Sdruženým regulátorem výkonu s elektrickým dálkovým ovládáním otáčkových stupňů	Regulátorem PI 200 s elektrickým dálkovým ovládáním otáčkových stupňů
Tlak v plnicím potrubí motoru	1,6 až 2,0 kp/cm ²	2,2 až 2,5 kp/cm ²
Nejvyšší přípustné otáčky turbodmychadla	1/min 23 500	27 000
Trakční generátor typ	TD 802E	TA 602 + D 208 (soustrojí)
Hmotnost generátoru	4 750 kg	4 730 kg (vč. dynamostartéru)



ZKOUŠKY PROTOTYPŮ T 499.0001 A T 499.0002

- PRO PROTOTYPOVÉ ZKOUŠKY BYLA URČENA LOKOMOTIVA T 499.0001, KTERÁ BYLA MONTÁŽNĚ DOKONČENA 28. ČERVNA 1974 A POPRVÉ NASTARTOVÁNA 19. SRPNA 1974
- V PRVNÍ FÁZI BYLA LOKOMOTIVA NASTAVOVÁNA NA VODNÍCH ODPORECH V LOKOMOTIVCE ČKD, A TO AŽ DO POLOVINY LISTOPADU 1974, KDY DOŠLO K HAVÁRII SPALOVACÍHO MOTORU.
- NÁSLEDNĚ PO OPRAVĚ SPALOVACÍHO MOTORU ZKOUŠKY NA VODNÍCH ODPORECH POKRAČOVALY S PŘESTÁVKY ZPŮSOBENÝMI DALŠÍMI ZÁVADAMI NA SPALOVACÍM MOTORU I TRAKČNÍM ALTERNÁTORU. NAKONEC BYLA LOKOMOTIVA AŽ DO ŘÍJNA ROKU 1975 Odstavena a probíhaly na ní přípravy na další zkoušky mimo ČKD.



ZKOUŠKY PROTOTYPŮ T 499.0001 A T 499.0002

- NA KONCI ŘÍJNA 1975 BYLA T 499.0001 PŘEPRVENA NA ŽZO CERHENICE, KDE ÚSPĚŠNĚ VYKONALA 30. ŘÍJNA TBZ
- NÁSLEDNĚ V LISTOPADU 1975 PROVÁDĚL VÝZKUMNÝ ÚSTAV MOTOROVÝCH LOKOMOTIV (VÚML) NEJPRVE NA ONJ A POTÉ PŘÍMO NA ŽZO CERHENICE PŘÍPRAVU NA ZAHÁJENÍ ZKOUŠEK. JAKO PRVNÍ BYLY PROVÁDĚNY V PROSINCI 1975 A LEDNU 1976 DYNAMICKÉ JÍZDNÍ ZKOUŠKY, PŘI KTERÝCH BEZ PROBLÉMŮ DOSAHOVALA RYCHLOSTI PŘES 154 KM/H.
- DO KVĚTNA 1976 BYLY S LOKOMOTIVOU T 499.0001 PROVÁDĚNY TEPLOTECHNICKÉ ZKOUŠKY A ZKOUŠKY TRAKČNÍ VÝKONNOSTI.



ZKOUŠKY PROTOTYPŮ T 499.0001 A T 499.0002

- V ČERVNU A ČERVENCI 1976 PROBÍHALY VE SPOLUPRÁCI S VÚKV PEVNOSTNÍ ZKOUŠKY A OD SRPNA 1976 POTÉ ZKOUŠKY DYNAMICKÉ PEVNOSTI SKŘÍNĚ A OPĚTOVNÉ JÍZDNÍ ZKOUŠKY DYNAMIKY POHONU PŘI VYSOKÉ RYCHLOSTI A PŘI SKLUZU.
- PŘI JEDNÉ Z JÍZD MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTÍ BYLA ZE ZÁZNAMŮ NEZÁVISLÉHO MĚŘENÍ RYCHLOSTI VYHODNOCENA RYCHLOST 176 KM/H, COŽ BYLO ZPŮSOBENO NESPRÁVNOU KALIBRACÍ RYCHLOMĚRU T 499.0001, KTERÝ UKAZOVAL „POUZE“ 160 KM/H.



ZKOUŠKY PROTOTYPŮ T 499.0001 A T 499.0002

- Po dalších menších zkouškách v měsíci září 1976 (měření oteplení topného alternátoru a trakčních motorů, zkoušky přechodových jevů elektrických strojů) započaly na konci září zkoušky bezpečnosti proti vykolejení a chodové zkoušky.
- Chodové zkoušky a zkoušky jízdní bezpečnosti byly realizovány jak na žzo Čerhenice, tak na tratích ČSD, konkrétně Světlá nad Sázavou – Leština, Čáslav – Golčův Jeníkov a Pečky – Velim.



ZKOUŠKY PROTOTYPŮ T 499.0001 A T 499.0002

- V ZÁVĚRU ROKU 1976 BYLY S LOKOMOTIVOU T 499.0001 PROVEDENY JEŠTĚ ZKOUŠKY SOUČINNOSTI PNEUMATICKÉ BRZDY S EDB, HLUKOVÉ ZKOUŠKY, PAK SE NA CHVÍLI PŘESUNULA DO ČKD NA ZKOUŠKY POMOCNÝCH POHONŮ A NÁSLEDNĚ SE VRÁTILA NA ŽZO, KDE ZKOUŠKAMI VIBRAČÍ A OPAKOVANOU ZKOUŠKOU EDB BYLY PROTOTYPOVÉ ZKOUŠKY V PROSINCI 1976 UKONČENY.
- POTÉ BYLA LOKOMOTIVA T 499.0001 PŘIPRAVOVÁNA NA PŘEDÁNÍ DO LD DĚČÍN. TAM DORAZILA 23. ÚNORA 1977 S 18 075 NAJETÝMI KM.
- LOKOMOTIVA T 499.0002 SE NA ŽZO OBJEVILA JEN PŘI PROVÁDĚNÍ TBZ V ČERVENCI 1975, KDY DOSÁHLA RYCHLOSTI 178 KM/H. A POTOM JEŠTĚ V PRŮBĚHU KVĚTNA ROKU 1976, KDY PRACOVNÍCI ČKD TRAKCE REALIZOVALI ZKOUŠKU DVOUČLENNÉHO ŘÍZENÍ PŘI NASTAVOVÁNÍ AUTOMATIKY LOKOMOTIVY.



JAK TO BYLO S RYCHLOSTNÍM REKORDEM

- Z HISTORICKÉHO POHLEDU SE DÁ ŘÍCI, ŽE RYCHLOSTNÍ REKORD ČESKOSLOVENSKÝCH MOTOROVÝCH LOKOMOTIV USTAVILA V LÉTĚ ROKU 1959 LOKOMOTIVA T 698.002, KTERÁ NA ÚSEKU PEČKY – POŘÍČANY DOSÁHLA RYCHLOSTI 152 KM/H.
- V POSLEDNÍ DEKÁDĚ ČERVENCE 1975 (SNAD 21. ČERVENCE) DOSÁHLA LOKOMOTIVA T 499.0002 PŘI TBZ DÍKY ŠPATNĚ NASTAVENÉMU PŘEVODU V PŘEVODOVCE NÁHONU RYCHLOMĚRU HASLER RYCHLOSTI 178 KM/H.
- LOKOMOTIVA T 499.0001 DOSAHOVALA BĚHEM ZKOUŠEK DYNAMIKY POHONU NÁPRAVY A DYNAMIKY JÍZDY PŘI VYSOKÝCH RYCHLOSTECH DÍKY CHYBĚ V NASTAVENÍ (KALIBRACI) RYCHLOMĚRU RYCHLOSTI JÍZDY 176 KM/H, COŽ JE NEJVYŠŠÍ DOSAŽENÝ ZDOKUMENTOVANÝ RYCHLOSTNÍ REKORD V MOTOROVÉ TRAKCI NA ŽŽO, A TÍM I V BÝVALÉM ČESKOSLOVENSKU



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 V DEPECH

- JIŽ PŘI PLÁNOVÁNÍ ZKOUŠEK PROTOTYPŮ LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 BYLO ROZHODNUTO, ŽE STROJ T 499.0002 BUDE NASAZEN DO PROVOZNIHO OVĚŘENÍ DO NĚKTERÉHO LOKOMOTIVNÍHO DEPA , PŘIČEMŽ BY MĚL NAJEZDIT NEJMÉNĚ 100000 KM.
- S OHLEDEM NA NEPŘIPRAVENOST NEELEKTRIZOVANÝCH TRATÍ NA ELEKTRICKÉ VYTÁPĚNÍ VLAKŮ BYLO ZŘEJMÉ, ŽE PROVOZ BUDE MUSET PROBÍHAT PŘÁVĚ NA TRATÍCH ELEKTRIZOVANÝCH. NAVÍC BYLO TŘEBA VYBRAT VÝKON S DOSTATEČNÝM DENNÍM KM PROBĚHEM, CO NEJVYŠŠÍ RYCHLOSTÍ A ODPOVÍDAJÍCÍ ZÁTĚŽÍ.
- NA ZÁKLADĚ NÁVRHU O12 FMD BYLA LOKOMOTIVA PŘIDĚLENA DO LOKOMOTIVNÍHO DEPA PRAHA- STŘED A BYLO UVAŽOVÁNO S JEJÍM NASAZENÍM NA VOZBU Ex 105/104. PRVNÍM NASAZENÍM V OSOBNÍ DOPRAVĚ BYL Os 7807 Z BEROUNA DO PRAHY 22. SRPNA 1975 A NA OSTRAVAN BYL KYKLOP NASAZEN POPRVÉ 26. SRPNA 1975



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 V DEPECH

- PO TRAKČNÍ STRÁNCE DOKÁZALA LOKOMOTIVA T 499.0002 BEZ PROBLÉMŮ NAHRADIT LOKOMOTIVU E 499.1, PROVOZNÍM BONUSEM BYLA MOŽNOST NEOMEZOVAT VÝKON KOLEM MĚNÍREN, KDE ELEKTRICKÉ LOKOMOTIVY MUSELY STAHOVAT SBĚRAČ A TAKÉ ELEKTRODYNAMICKÁ BRZDA, KTEROU ELEKTRICKÉ LOKOMOTIVY ŠKODA I. GENERACE VYBAVENY NEBYLY.
- TAKÉ Z POHLEDU JÍZDNÍCH VLASTNOSTÍ VNÍMANÝCH OBSLUHOU PŘEDSTAVOVALY FLEXICOIL PRUŽINY PŘÍJEMNOU ZMĚNU OPROTI PRUŽNICÍM ELEKTRICKÝCH LOKOMOTIV ŘADY E 499.1.
- PODSTATNĚ HORŠÍ SITUACE BYLA Z POHLEDU SPOLEHLIVOSTI, NE VŽDY LOKOMOTIVA DOVEZLA VLAK DO OSTRAVY A ZPĚT, I PŘESTO, ŽE NA LOKOMOTIVĚ JEZDILY SPOLU S LOKOMOTIVNÍ ČETOU TAKÉ MECHANICI ČKD. ZÁVADY SE PROJEVOVALY JAK V MECHANICKÉ, TAK ELEKTRICKÉ ČÁSTI. TYTO ZÁVADY ČASTO ZPŮSOBILY NĚKOLIKADENNÍ ODTAVENÍ LOKOMOTIVY Z PROVOZU.



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 V DEPECH

- V LISTOPADU 1976 BYLO NASAZENÍ LOKOMOTIVY T 499.0002 NA OSTRAVANU UKONČENO, NAPOSLEDY ODVEZLA EX 105/104 25. LISTOPADU 1976.
- LOKOMOTIVA T 499.0002 BYLA NÁSLEDNĚ VRÁCENA VÝROBCI, KDE BYLA PROVEDENA REKONSTRUKCE OLEJOVÉHO SYSTÉMU, U KTERÉHO SE PROJEVOVALO ČASTÉ PRASKÁNÍ OLEJOVÉHO POTRUBÍ I FILTRŮ MOTOROVÉHO OLEJE. PO TÉTO ÚPRAVĚ BYLA LOKOMOTIVA T 499.0002 PŘESUNUTA DO DEPA DĚČÍN, KTERÉ LOKOMOTIVU OFICIÁLNĚ PŘEVZALO 17. LEDNA 1977. LOKOMOTIVA DO TÉ DOBY NAJELA 41.155 KM.
- LOKOMOTIVA T 499.0001 UKONČILA PROVÁDĚNÍ PROTOTYPOVÝCH ZKOUŠEK V PROSINCI 1976, NÁSLEDNĚ BYLA PŘESUNUTA TAKÉ DO MATEŘSKÉHO ZÁVODU PRO PROVEDENÍ ÚPRAV PO VZORU T 499.0002 A POTÉ BYLA TAKÉ PŘEDÁNA DO DEPA DĚČÍN, KTERÉ SI JI PŘEVZALO 23. ÚNORA 1977.



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 V DEPECH

- V LOKOMOTIVNÍM DEPU DĚČÍN BYLY OBĚ LOKOMOTIVY ŘADY T 499.0 NASAZENY NA VŠECH DRUZÍCH VÝKONŮ VČETNĚ VLAKŮ NÁKLADNÍCH. LOKOMOTIVY PROVÁZELY RŮZNÉ ZÁVADY, NA JEJICHŽ ODSTRANĚNÍ SPOLUPRACOVALI SPRÁVKAŘI DĚČÍNSKÉHO DEPA S PRACOVNÍKY ČKD. NEJČASTĚJI SE ZÁVADY VYSKYTOVALY U SPALOVACÍHO MOTORU, KTERÝ BYL V TOMTO OBDOBÍ TAKÉ NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINOU NEPROVOZUSCHOPNOSTI LOKOMOTIV ŘADY T 478.3.
- LOKOMOTIVU T 499.0001 POSTIHL 23. LISTOPADU 1979 POŽÁR STROJOVNY, PO KTERÉM BYLA DEFINITIVNĚ ODTAVENA Z PROVOZU. LOKOMOTIVA T 499.0002 BYLA PROVOZOVÁNA AŽ DO BŘEZNA ROKU 1980, KDY BYLA PRO PORUCHU REGULÁTORU TAKÉ ODTAVENA.
- Z VÝŠE UVEDENÝCH DŮVODŮ UKONČIL O12 FMD SMLUVNÍ PROVOZ LOKOMOTIV U ČSD K 1. DUBNU 1980. OBĚ LOKOMOTIVY BYLY 11. DUBNA 1980 PŘESUNUTY ZPĚT DO ČKD. V LOKOMOTIVCE BYLO V ZÁŘÍ 1980 ROZHODNUTO O OPĚTOVNÉM ZPROVOZNĚNÍ POUZE U LOKOMOTIVY T 499.0002



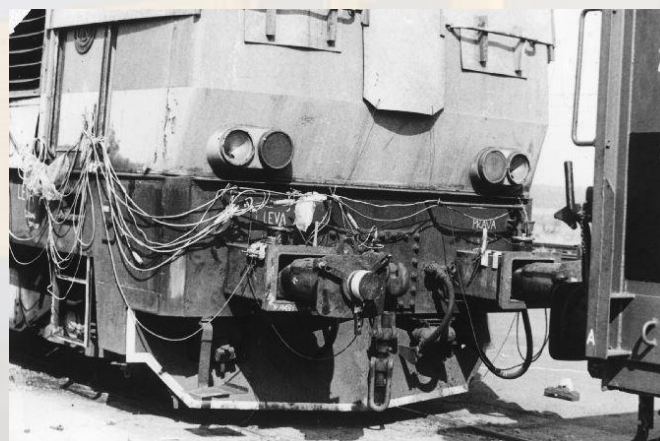
PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 NA ŽZO

- V PRŮBĚHU PRVNÍ POLOVINY ROKU 1981 BYLA LOKOMOTIVA T 499.0002 V LOKOMOTIVCE ČKD OPĚTOVNĚ ZPROVOZNĚNA, PŘIČEMŽ BYLY Z LOKOMOTIVY T 499.0001 DEMONTOVÁNY OCHRANNÉ STŘÍŠKY NAD ODPORNÍKY EDB A TYTO NAMONTOVÁNY NA LOKOMOTIVU T 499.0002.
- 13. DUBNA 1981 BYLA MEZI VÚŽ A ČKD PODEPSÁNA DOHODA O SPOLEČNÉM DOČASNÉM UŽÍVÁNÍ LOKOMOTIVY T 499.0002 A DOHODA O USKLADNĚNÍ PROTOTYPU LOKOMOTIVY T 499.0001. OBĚ LOKOMOTIVY ZŮSTÁVALY PRO TUTO CHVÍLI V MAJETKU ČKD A 17. ČERVENCE 1981 BYLY SPOLEČNĚ PŘEPRAVENY NA ŽZO CERHENICE.
- NÁSLEDNĚ PROBÍHALA MEZI VÚŽ A ČKD DALŠÍ JEDNÁNÍ O PŘÍPADNÉM ODPRODEJI OBOU LOKOMOTIV DO MAJETKU VÚŽ. PODMÍNKOU ZE STRANY VÚŽ BYLO ODSTRANĚNÍ VŠECH ZÁVAD A DOPLNĚNÍ NĚKTERÝCH TECHNICKÝCH VYLEPŠENÍ. PRODEJ OBOU LOKOMOTIV BYL REALIZOVÁN V ČERVENCI 1982.



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 NA ŽZO

- NEPROVOZNÍ LOKOMOTIVA T 499.0001 BYLA NA ŽZO VYUŽÍVÁNA POUZE JAKO ZÁTĚŽ NEBO JAKO „BERAN“ PRO NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY NOVÝCH DEFORMAČNÍCH PRVKŮ.
- DÁLE LOKOMOTIVA NA ŽZO UŽ POUZE CHÁTRALA, AŽ BYLO ROZHODNUTO O JEJÍ LIKVIDACI A NÁSLEDNĚ V LÉTĚ 1989 BYLA PŘEMĚNĚNA V HROMADU ŠROTU...



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 NA ŽŽO

- LOKOMOTIVA T 499.0002 BYLA 6. ŘÍJNA 1982 PO NÁVRATU Z OPRAVY V ČKD DEFINITIVNĚ PŘEJATA DO MAJETKU VÚŽ. LOKOMOTIVA BYLA Z ŘADOU TECHNICKÝCH PROBLÉMŮ V PROVOZU DO PŘELOMU ROKU 1983/84. POTÉ JIŽ BYLA PRO MNOŽSTVÍ ZÁVAD NA SPALOVACÍM MOTORU I DALŠÍCH KOMPONENTECH PRAKTICKY ODSTAVENA Z PROVOZU AŽ DO KVĚTNA 1985, KDY BYLA PŘEPRAVENA DO SONP Kladno NA PROVEDENÍ OPRAVY (ČKD BYLA V TÉ DOBĚ PŘETÍŽENA KOMPLETACÍ LOK. ČME 3).
- LOKOMOTIVA T 499.0002 BYLA ZA ÚČASTI TECHNIKŮ ČKD V DÍLNÁCH SONP Kladno NA PŘELOMU ROKU 1985/86 OPRAVENA A PŘEDÁNA NA ŽŽO 11. ÚNORA 1986.
- NA KONCI ROKU 1987 BYLA NA ŽÁDOST VÚŽ PROVEDENA ÚPRAVA EDB SPOČÍVAJÍCÍ VE ZVÝŠENÍ JEJÍHO VÝKONU V OBLASTI MALÝCH RYCHLOSTÍ.



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 NA ŽZO

- NÁSLEDNĚ BYLA LOKOMOTIVA T 499.0002 PROVOZOVÁNA BEZ DELŠÍCH ODSTAVENÍ AŽ DO ROKU 1992, KDY DOŠLO K POŽÁRU KABELÁŽE LOKOMOTIVY A LOKOMOTIVA BYLA DEFINITIVNĚ ODSTAVENA.



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 NA ŽZO

- V ROCE BYLA LOKOMOTIVA PŘEZNAČENA NA STROJ 759 601-8. V ROCE 1988 BYL U LOKOMOTIVY V OČEKÁVÁNÍ OSLAV 25 LET ŽZO OBNOVEN NÁTĚR. STALO SE TAK PO DOHODĚ VÚŽ A ČLENY POBOČKY ČSVTS V TANVALDU V LÉTĚ ROKU 1988.
- NÁSLEDNĚ SE LOKOMOTIVA ZÚČASTNILA ZAČÁTKEM ŘÍJNA 1988 OSLAV 25 LET.



PROVOZ LOKOMOTIV ŘADY T 499.0 NA ŽZO

• OSLAVY 25 LET ŽZO – POČÁTEK ŘÍJNA 1988



KYKLOP V NYMBURCE A V BOHUMÍNĚ

- NA PŘELOMU LET 1992 A 1993, KDY STROJ T 499.0002/759.601-8 NA ŽZO DEFINITIVNĚ DOSLOUŽIL, PROCHÁZEL CELÝ VÝZKUMNÝ ÚSTAV ŽELEZNIČNÍ VELMI SLOŽITÝM OBDOBÍM HLEDÁNÍ CESTY SVÉHO DALŠÍHO PŮSOBENÍ.
- Z OBAV O BUDOUCNOST HISTORICKY CENNÉHO VOZIDLA BYLA HLEDÁNA CESTA, JAK VOZIDLO ZACHRÁNIT A PŘEVÉST Z MAJETKU VÚŽ. NAKONEC SE TAK STALO CESTOU BEZÚPLATNÉ DELIMITACE DO MAJETKU LD NYMBURK. DELIMITAČNÍ PROTOKOL BYL PODEPSÁN 8. ČERVENCE 1993.
- VLASTNÍ ODVOZ DO NYMBURKA SE ODEHRÁL DNE 15. ČERVENCE 1993, KDY PROTOTYP T 499.0002 V DOPROVODU LOKOMOTIVY 753.265-8, OPUSTIL, TEHDY SE ZDÁLO, ŽE JIŽ NAVŽDY AREÁL ŽZO CERHENICE.



KYKLOP V NYMBURCE A V BOHUMÍNĚ

- KRÁTCE PO ZÍSKÁNÍ KYKLOPA DO LD NYMBURK ZAČALA SKUPINA PŘÍZIVCŮ ŽELEZNICE PŮSOBIT JAKO OBČANSKÉ SDRUŽENÍ S NÁZVEM SPOLEČNOST ŽELEZNIČNÍ VÝTOPNA NYMBURK A USILOVALA O ZPROVOZNĚNÍ LOKOMOTIVY T 499.0002.
- K 1. ÚNORU 1994 DOŠLO K PŘEZNAČENÍ LOKOMOTIVY NA 759 002-9.
- PRÁCE NA OPRAVĚ LOKOMOTIVY POKRAČOVALY I V ROCE 1994 A 1995, ALE BEZ PODPORY ČD NEBYLI ČLENOVÉ SPOLEČNOSTI SCHOPNI CELOU OPRAVU ZREALIZOVAT. JEŠTĚ PŘED OSLAVAMI 150 LET ŽELEZNIC NA ÚZEMÍ ČECH BYL NA LOKOMOTIVĚ OBNOVEN NÁTĚR. SPOLEČNOST POŽÁDALA V KVĚTNU 1995 O ODPRODEJ LOKOMOTIVY, ALE K TOMU NAKONEC PRO NESHODY ČLENŮ SPOLEČNOSTI NEDOŠLO.



KYKLOP V NYMBURCE A V BOHUMÍNĚ

- V ROCE 1997 V SOUVISLOSTI S POŘÁDÁNÍM VÝSTAVY „150 LET ŽELEZNICE NA OSTRAVSKU“ POŽÁDALI POŘADATELÉ O ZAPŮJČENÍ LOKOMOTIVY T 499.0002 NA VÝSTAVU DO BOHUMÍNA.
- PRO NEZÁJEM PJ NYMBURK O NÁVRAT TÉTO LOKOMOTIVY ZPĚT DOŠLO NAKONEC K 31. KVĚTNU 1997 K ADMINISTRATIVNÍMU PŘEVODU LOKOMOTIVY 759 002-9 ZE STAVU DKV ÚSTÍ NAD LABEM, PJ NYMBURK DO STAVU DKV OSTRAVA, PJ BOHUMÍN.
- PÉČE O LOKOMOTIVU SE V BOHUMÍNĚ CHOPILI ČLENOVÉ OBČANSKÉHO SDRUŽENÍ SPOLEČNOST ŽELEZNIČNÍ VÝTOPNA BOHUMÍN. CÍL BYL STEJNÝ JAKO V NYMBURCE, ALE ANI V BOHUMÍNĚ SE NEPODAŘILO OPRAVU ČLENŮM SDRUŽENÍ DOKONČIT A ANI SE NEPODAŘILO PROSADIT REALIZACI CELKOVÉ OPRAVY V ŽOS NYMBURK.



NÁVRAT DO ČECH A REALIZACE MYŠLENKY OPĚTOVNÉHO ZPROVOZNĚNÍ T 499.0002

- ZA ÚČELEM DOČASNÉHO VYSTAVENÍ V RÁMCI AKCE SETKÁNÍ MOTOROVÝCH LOKOMOTIV ČKD, KTERÁ SE KONALA V KVĚTNU ROKU 2012 V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA, ODJEL STROJ T 499.0002 9. KVĚTNA Z BOHUMÍNA, ZPĚT SE VŠAK UŽ NEDOSTAL. Z ROZHODNUTÍ DEPA HISTORICKÝCH VOZIDEL (DHV), POD KTERÉ OD ROKU 2009 STROJ V RÁMCI ČD ADMINISTRATIVNĚ SPADAL, ZŮSTAL DEPONOván V MUZEJNÍM DEPU V LUŽNÉ A V BOHUMÍNĚ PŘESTAL BÝT OD 3. ČERVNA 2012 EVIDOVÁN.
- V TU DOBU UŽ DOSTÁVALA KONKRÉTNĚJŠÍ PODOBU JEDNÁNÍ S VÝZKUMNÝM ÚSTAVEM ŽELEZNIČNÍM, A.S. O PRONÁJMU A OPRAVĚ LOKOMOTIVY PRO POTŘEBY VUZ. NAMÍSTO PŮVODNĚ UVAŽOVANÉHO PRONÁJMU BYLA LOKOMOTIVA V ROCE 2014 OD ČD K VUZ ODPRODÁNA.



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK

•DNE 22. ZÁŘÍ 2012 BYLA LOKOMOTIVA VYSTAVENA V DEPU NYMBURK PŘI PŘÍLEŽITOSTI DNE ŽELEZNICE A V NYMBURCE UŽ ZŮSTALA. NA ZÁKLADĚ PODEPSANÉ SMLOUVY MEZI ČD, VUZ A DPOV ZDE BYLA PŘISTAVENA DO OPRAVY V DÍLNÁCH DPOV A NÁSLEDNĚ SE KYKLOP OPĚT STANE MAJETKEM VÝZKUMNÉHO ÚSTAVU ŽELEZNIČNÍHO, A.S.

•LOKOMOTIVA BYLA PŘEDÁNA DO DPOV, A.S. PSO NYMBURK DNE 4. PROSINCE 2012, KDY BYL SEPSÁN PROTOKOL O PŘEVZETÍ DO OPRAVY. JEDNÍM Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH PODKLADŮ PRO OPRAVU A OPĚTOVNÉ ZPROVOZNĚNÍ LOKOMOTIVY BYL ZÁVĚR ZPRÁVY Č. 4-02-9400-368 Z OPONENTNÍHO JEDNÁNÍ KONANÉHO DNE 31. KVĚTNA 1977, KTERÝ VELMI PODROBNĚ POPISOVAL JEDNOTLIVÉ PROBLÉMY, JEŽ SE NA OBOU VOZIDLECH T 499.0 VYSKYTLY.



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK

•SAMOTNÁ OPRAVA LOKOMOTIVY V DPOV PSO NYMBURK, BYLA REALIZOVÁNA V ROZSAHU VYVAZOVACÍ OPRAVY. DOŠLO TAKÉ NA PROVEDENÍ CELÉ ŘADY SPÍŠE DROBNĚJŠÍCH ÚPRAV S CÍLEM ZVÝŠENÍ SPOLEHLIVOSTI A UŽITNÉ HODNOTY STROJE – ČÁST Z NICH PLÁNOVALO ČKD REALIZOVAT U SÉRIOVÝCH LOKOMOTIV T 499.0, K JEJICHŽ VÝROBĚ ALE NAKONEC NEDOŠLO.

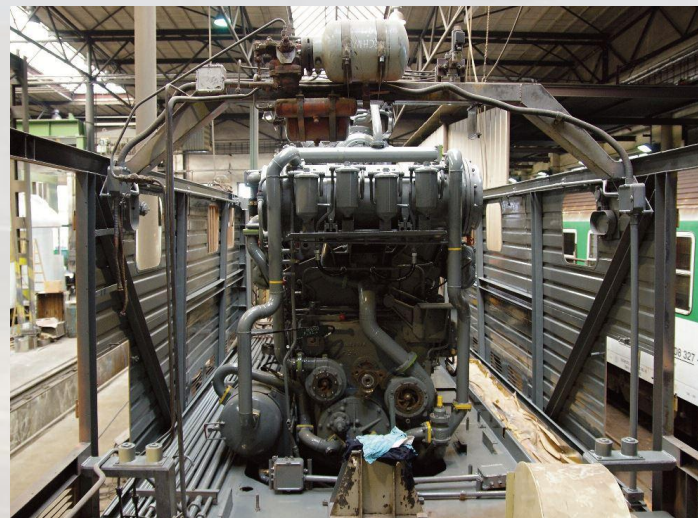
•CELÁ OPRAVA VŠAK BYLA PROVÁDĚNA TAK, ABY (S VÝJIMKOU NEOPRAVITELNÉ PŮVODNÍ ELEKTRONICKÉ REGULACE) ZŮSTAL MAXIMÁLNĚ ZACHOVÁN PŮVODNÍ VNĚJŠÍ I VNITŘNÍ VZHLED LOKOMOTIVY A POUŽITY PŮVODNÍ KOMPONENTY. LOKOMOTIVA BYLA PŘI OPRAVĚ VYBAVENA MOTOREM K 12 V 230 DR NÁLEŽEJÍCÍHO DO POSLEDNÍ VÝVOJOVÉ TŘÍDY TOHOTO TYPU SE ZESÍLENÝMI BLOKY. ZCELA NOVÝ ELEKTRONICKÝ ŘÍDÍCÍ SYSTÉM A SLABOPROUDOU KABELÁŽ LOKOMOTIVY NAVRHLA A VYROBILA SPOLEČNOST MSV ELEKTRONIKA, ZCELA NOVÁ JE TAKÉ EDB.



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK



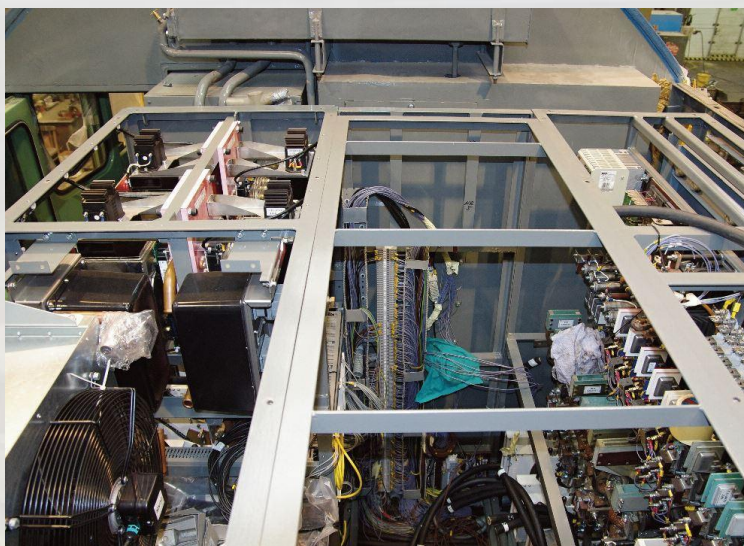
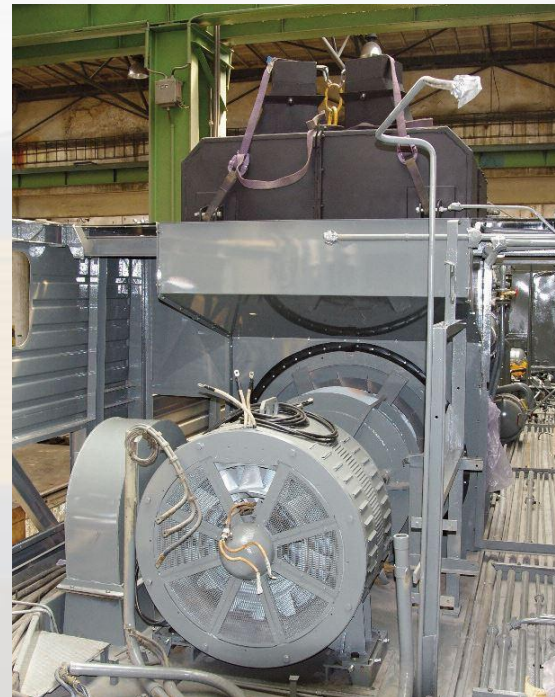
OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK



OPRAVA T 499.0002 v DPOV NYMBURK



ŠŤASTNÝ KONEC...

- OPRAVA LOKOMOTIVY BYLA V DPOV, A.S. PSO NYMBURK ZAHÁJENA 18. 12. 2012 POD VEDENÍM P. ARNOŠTA KOHLA, KTERÝ MÁ NEMALOU ZÁSLUHU NA VÝSLEDKU CELÉ OPRAVY.
- OFICIÁLNĚ BYLA OPRAVA LOKOMOTIVY T 499.0002 UKONČENA K 2. 8. 2016, ALE JIŽ DŘÍVE BYLA LOKOMOTIVA PROVOZUSCHOPNÁ A BYLY S NÍ PROVÁDĚNY POTŘEBNÉ ZKOUŠKY A LADĚNÍ, KTERÉ JE SAMOZŘEJMOSTÍ U LOKOMOTIVY, KTERÝ JE VLASTNĚ UNIKÁTEM A ŘADU KOMPONENT JE TŘEBA REALIZOVAT PŘESNĚ NA MÍRU...
- DEN PŘED UKONČENÍM OPRAVY, TEDY 1. 8. 2016 SE LOKOMOTIVA T 499.0002 PODROBILA ÚSPĚŠNĚ TBZ.
- PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA BYL DRÁŽNÍM ÚŘADEM VYDÁN 3. BŘEZNA 2017.



DĚKUJI ZA POZORNOST

