

Dopravce GWTR má první vozidlo vybaveno mobilní částí ETCS. Jedná se o motorovou jednotku 845/945.403. Dodavatel ETCS byla firma AŽD Praha ve spolupráci s ČMŽO Hranice na Moravě, mobilní část dodala firma CAF. V rámci zástavby bylo nutné odstranit dosavadní německý vlakový zabezpečovač PZB a zařízení pro hlídání bdělosti strojvedoucího SIFA.

Zabudován byl národní vlakový liniový zabezpečovač LS 06, který i v režimu ETCS hlídá bdělost strojvedoucího, a mobilní část firmy CAF Signaling typu Auriga OBS ve verzi 3.6.0.

Jak už to u modernizací zabezpečení hnacích vozidel bývá zvykem, bylo nutné navrhnout nové uspořádání řídicí pultu v kabině strojvedoucího. Byly vestavěny dva monitory – jeden pro jízdu pod dohledem ETCS, druhý pro jízdu bez dohledu ETCS. Musely být přesunuty ovladače otevírání dveří, houkaček, potvrzovací tlačítka bdělosti, muselo se najít místo i pro prvky LVZ LS06. Dalšími úpravami prošly rozvody potrubí pro průběžnou brzdu – jak LS 06, tak i Auriga OBS potřebují vlastní ventily pro případné nouzové brzdění vlaku, k tomu samozřejmě bylo nutné zachovat i ventil pro zastavení vlaku při tzv. generálním stopu. A samozřejmě se muselo najít místo i pro celou technologii národního i toho „mezinárodního“ vlakového zabezpečovače. Nutno konstatovat, že se vše podařilo a že nebylo nutné snižovat kapacitu jednotky na úkor vestavby nových zařízení.

První zkoušky nové mobilní části ETCS proběhly začátkem září na Švestkové dráze. Bylo využito toho, že tato trať, kterou vlastní AŽD, je vybavena ETCS L1 i L2 a mohou zde proto probíhat zkoušky odometrie, přenosu signálu, reakcí mobilní části zabezpečovacího zařízení na případné poruchy.

Prvních jízd se zúčastnil i člen Spolku pro efektivní železnici Josef Hendrych, který se především zajímal o to, jak vlastně takové zkoušky probíhají. Že byli přítomni dva zástupci firmy CAF, bylo nasnadě, ovšem způsob zkoušek vyvolává pochybnosti, k čemu vlastně slouží. Nejdříve si zaměstnanci firmy přeměří vzdálenosti mezi balízi na trati a potom se jezdí od skupin balíží ke skupinám balíží v různých režimech. Způsob jízdy – např. k první balízi polovičním výkonem, potom jízdní páku do nuly a hned potom plný výkon, nebo k první balízi určenou rychlostí, potom brzdění polovičním výkonem brzd, potom plný výkon, vyvolává jen otázky. K čemu slouží monitorování rychlosti vozu, když už z principu reakce hydraulické převodovky na takové ovládání je pomalá a změny rychlosti nepatrné. A dohady s dodavatelem, jak zvolit poloviční výkon, když jízdních stupňů je sedm, to byla jen třesnička na dortu. A na otázku, jakou rychlost mně ukazuje rychloměr – ten z otáčkoměru na nápravách nebo z Dopplerova radaru, nebylo zodpovězeno.

„Malé“ upozornění, že monitor ETCS je za 250000 Kč, druhý monitor za 100000 Kč a že je třeba dávat pozor, aby nedošlo k poškození, vedl k tomu, že se na internetu hledaly podobně drahé součástky. Nenašly. Takže když se už nahlas říká, že marže dodavatelů ETCS je 900 %, asi na tom něco bude. A co stojí vlastní zkoušky, je tajemstvím dodavatelů. Co se prozradilo, že se třeba musí udělat zkouška, zda je signál zabezpečovače dobře slyšet, když vozidlo jede na plný výkon motoru. Cena ze měření – „jen“ 200000 Kč. Není potom

divu, že zástavba ETCS přijde na miliony, nebo i desítky miliónů, jako tomu bylo u řady 680 (Pendolino).

