

BLM-Model připravuje model „papouška“

V letech 1951 - 1952 a v roce 1955 bylo v ČKD Praha ve dvou sériích vyrobeno celkem 60 moderních trojčtých tendrovek řady 476.1, resp. 477.0, určených pro náročnou příměstskou osobní dopravu na hlavních tratích. Lokomotivy, známé pod názvem „papoušek“, si časem získaly velkou oblibu a staly se ikonami, jejichž sláva - i díky dochovaným muzejním strojům - nepohasla až do dnešní doby. Společnost BLM-Model připravila pro modeláře a sběratele novou edici modelů pěti provedení těchto lokomotiv, s nimiž vás v tomto článku chceme seznámit.

Z historie

Lokomotivy řady 477.0 (původně 476.1) vznikly z důvodu potřeby řešit intenzivní příměstskou osobní železniční dopravu v okolí velkých měst. Jejich vývoj však nebyl jednoduchý a určitou úlohu zde sehrála i **rivalita** obou největších československých lokomotivek: Škodových závodů v Plzni (od 21. 12. 1951 do roku 1965 přejmenovaných na Závody V. I. Lenina) a ČKD Praha. Škodovy závody měly zkušenosti již s lokomotivou 475.0, kterou postavily pro ČSD v jediném kuse v roce 1935; přestože to byla na tehdejší dobu velmi pokroková konstrukce, nakonec se prosadila řada 464.0, tedy konstrukce z ČKD.

Zadávacího řízení Ministerstva dopravy na novou tendrovou lokomotivu se roku 1947 sice účastnily i Škodovy závody, ale záhy z tohoto projektu odstoupily, neboť nemohly vyhovět parametru požadovaných zásob v zadní části lokomotivy, a tím i požadovanému nápravovému tlaku. Nakonec uspěl **návrh** ČKD, přestože i u něj byl problém s těžištěm lokomotivy; jako řešení bylo navrhováno umístit pod zadní vodojem třínápravový podvozek. Ministerstvo dopravy však tento návrh kategoricky odmítlo a prosadilo použití typizovaných podvozků z lokomotivy řady 475.1. Další vývoj se tím zkomplikoval.

V roce 1949 byla ČKD zadána výroba **60 lokomotiv** s tím, že třicet se jich dodá v roce 1950 a zbytek v roce 1951. Pod vedením tehdy mladého Ing. Mizevského vznikla velmi moderní lokomotiva, na které byl použit kotel se spalovací komorou a varníkem. Lokomotiva byla trojčtá, se stejným průměrem dvojkolí jako u řady 475.0. Na nápravách byla použita válečková ložiska. Lokomotivy byly již z výroby vybaveny mechanickým příkladačem. Na stanovišti strojvedoucího bylo umístěno i jednoduché WC, jež však bylo záhy odebráno.

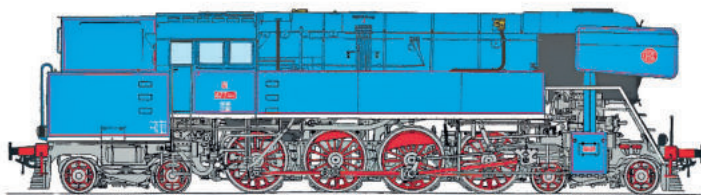
Vzhled lokomotiv byl moderní a zajímavý, přičemž se plně využívaly možnosti průjezdného profilu; později se řada 477.0 ideálně osvědčila při vedení patrových souprav. Tento jedinečný design lokomotiv podtrhovalo barevné řešení v duchu národní trikolóry v kombinaci modré na

Lokomotiva 477.047 v tmavě modrém nátěru poblíž stanice Jedlová v srpnu 1974.

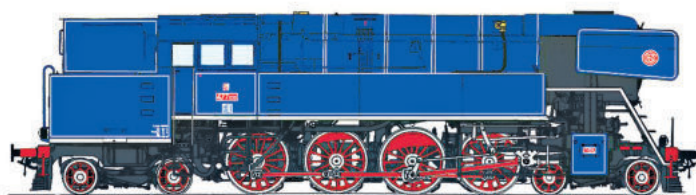
Snímek: Karel Šlais, sbírka Vladislav Borek



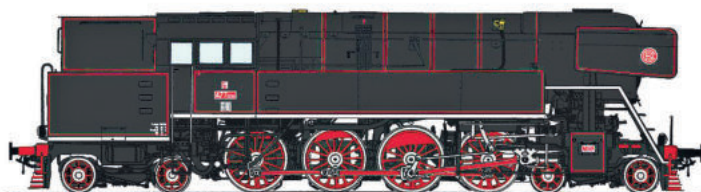
SKUTEČNOST A MODEL



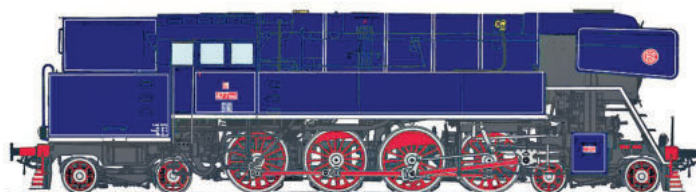
Lokomotiva 477.048 depa Praha střed ve světle modrém nátěru, ve stavu po vyrobení z roku 1955 (III. epocha). Objednací číslo modelu 0301.



Lokomotiva 477.039 depa Kralupy nad Vltavou v modrém nátěru s bílými linkami, ve stavu z roku 1972 (IV. epocha). Objednací číslo modelu 0303.



Lokomotiva 477.058 depa Valašské Meziříčí v černém nátěru, ve stavu z roku 1969 (III. epocha). Objednací číslo modelu 0302.



Lokomotiva 477.040 depa Česká Lípa v tmavě modrém nátěru s bílými linkami, ve stavu z roku 1975 (IV. epocha). Objednací číslo modelu 0304.

vodojemu a uhláku, budce a kotli, s tím, že pojezd byl šedý a hvězdice dvojkolí červené. To vše pak doplňoval bílý pruh na ochozu po celé délce lokomotivy. Od začátku se díky tomuto nátěru začalo lokomotivám říkat „papoušek“.

Po vyrobení první série (476.101 - 138) se projevil výše naznačené **problémy**. Po vyzbrojení provozními zásobami poklesla zadní část lokomotivy 476.101 natolik, že musely být ihned provedeny úpravy, aby mohla vůbec vyjet na zkušební jízdu. Rovněž se projevil negativní vliv přetížení lokomotivy jak v pohonu, tak v pojezdu. To bylo příčinou zastavení dalších dodávek. Hlavní problém první série spočíval v **těžišti** a rovněž se projevil nedostatek při zavření regulátoru, kde se kvůli malým deflektorům u komína kouř málo zvedal. Proto došlo k dosazení usměrňovacích plechů soustavy „Witte“.

Problémy s těžištěm byly vyřešeny tak, že část vodních zásob byla přemístěna do přední části lokomotivy a zadní vodojem a uhlák zmenšeny. Po nějaké době byly lokomotivy na základě vážení a změny nápravových tlaků přeznačeny na **477.001 - 038**. Na základě těchto úprav a dalších změn, jež byly provedeny i při zohlednění různých zkoušek a zkušeností z provozu lokomotiv první série,

byla povolena v roce 1954 stavba zbylých 22 kusů.

U druhé série (477.039 - 60), realizované v letech 1954 - 55, byly již zohledněny poznatky z provozu první série a uplatněny všechny změny s tím, že od předního vodojemu byl prostor až k budce zaplechován. Tím si sice designové lokomotivy polepšily, ale zhoršil se přístup k pohonu středního parního stroje. Lokomotivy neměly zároveň přední vedení pístnice. Poslední dvě, 477.059 a 060, byly kompletně osazeny válečkovými ložisky i na pohonu, měly i dělený křížák.

Je třeba ještě doplnit, že nátěr u první série byl tmavě modrý a u druhé naopak světle modrý. Lokomotivy byly záhy nasazeny **do služby** v okolí velkých měst, např. v Praze, Brně, Bohumíně, Bratislavě aj. Postupně s elektrifikací a příchodem nových trakcí přecházely i do jiných služeben jako Krnov, Olomouc, Valašské Meziříčí, Vrútky, Zvolen či Leopoldov. Známými se staly i díky znovu zavedeným modrým nátěrům na konci 60. a začátku 70. let v některých služebnách - zvláště v Čechách, a sice v Kralupech nad Vltavou, České Lípě a Nymburce.

Jejich hlavní úlohou byla osobní předměstská doprava, ale byly známy také z vedení rychlíků a spěšných vlaků, např. Praha - Jihlava, Praha - Turnov či Praha -

České Velenice. Později bývaly nasazovány např. na spěšné vlaky na rameni Rumburk - Česká Lípa - Kutná Hora. Uplatňovaly se i v nákladní dopravě, ale spíše vozily přetahy na kratší vzdálenosti.

Lokomotivy řady 477.0 byly známé svými rychlými rozjezdy, což umožňoval jejich velký výkon (kolem 2 200 k). Během svého života byly i **rekonstruovány**, nejdůležitější bylo dosazení přední vany na některé stroje první série. V provozu byly svými četami oblíbené, jako např. v depu Česká Lípa. Vyskytly se však i některé závady na pohonu, což bylo dáno použitým materiálem a konstrukcí. Docházelo např. k uvolňování rámových spojek a bohužel u některých lokomotiv i k uvolnění válců, což se zčásti stalo příčinou jejich předčasného vyřazení.

Z provozu byly vyřazovány hlavně po příchodu řady T 478.3 v polovině sedmdesátých let. Některé stroje zůstaly v provozu i do druhé poloviny 70. let. Nejdéle sloužil „papoušek“ **477.043** v depu Kolín, jenž byl nasazován na vlaky Kolín - Kutná Hora. Právě tato lokomotiva byla zachráněna odkoupením pro vlečku Teplárny Malešice, přičemž současně jezdila i pro potřeby ČSD na nostalgických vlacích. V roce 2001 byla odprodána zpět Českým drahám a opravena v dílnách v Českých Velenicích.

Druhým dochovaným „papouškem“ je **477.013** ze sbírek MDC Bratislava, jenž byl zprovozněn v depu Poprad. NTM Praha má ve svém depozitáři v Chomutově jako neprovozní exponát uložené ještě stroj **477.060**.

Model 477.0 v HO

Volba prvního modelu československé konstrukce připraveného kolektivem BLM padla na tendrovku řady 477.0 z ČKD. Předlohy byly vybrány ze druhé série (477.039 - 060). Spojení výroby modelů z první a druhé série nebylo bohužel z finančních a technologických důvodů možné.

Tak jako modely ze dvou předchozích projektů („všudybylky“ a „zubačky“) bude i model „papouška“ vyroben výhradně **z kovových součástí**. Při návrhu modelu byl opět kladen důraz na dokonalé ztvárnění všech detailů. Kinematika pojezdu byla navržena pro předváděcí provoz pouze na modulových kolejištích, kde jsou možné poloměry oblouků 1 000 mm a více. Všechna dvojkolí mají profil RP25, elektrické osvětlení není instalováno.

Stejně jako u modelu řady 404.0 bylo upuštěno od digitální přípravy a modely budou i v budoucnu dodávány výhradně **v analogovém provedení**. V případě požadavku zákazníka bude možné po dohodě s výrobcem model digitalizovat i ozvučit individuálně na profesionální úrovni. První ozvučený kus bude představen na konci prázdnin t. r., kdy budou vyrobeny prototypy. Zvukový projekt pro tento model je již připraven.

Pro lepší představu výrobce uvádí zjednodušené barevné **bokorysy** jednotlivých verzí a v tabulce uvedené konkrétní odstíny modré podle RAL. Rozhodnutí vybavit či nevybavit model hvězdou na výmničních dveřích je ponecháno u všech verzí na zákazníkovi; model není hvězdou opatřen (ale je přiložena u každého kusu v příbalovém sáčku). Podrobnější popis modelů a jejich provedení, včetně detailních snímků, připravíme do některého z dalších čísel ŽM, jakmile budou k dispozici prototypy.

Podle podkladů výrobce sestavil: -iv-

Ilustrace: BLM-Model

Obj. č.	Železniční správa	Popis předlohy
Edice	lokomotiva, stav	
0301	477.048 ČSD Epocha III, 1955	Výrobce: ČKD, výr. č. 3047/1955 Nátěr: světle modrý (RAL 5015) bez linek, tmavě šedý rám, stav po vyrobení Lokomotivní depo: Praha střed
0302	477.058 ČSD Epocha III, 1969	Výrobce: ČKD, výr. č. 3057/1955 Nátěr: černý, červené linky, černý rám Lokomotivní depo: Valašské Meziříčí
0303	477.039 ČSD Epocha IV, 1972	Výrobce: ČKD, výr. č. 3038/1955 Nátěr: modrý (RAL 5017), bílé linky, černý rám Lokomotivní depo: Kralupy nad Vltavou
0304	477.040 ČSD Epocha IV, 1975	Výrobce: ČKD, výr. č. 3039/1955 Nátěr: tmavě modrý (RAL 5013), bílé linky, černý rám Lokomotivní depo: Česká Lípa
0305	477.043 ČSD muzejní stroj, 2020	Výrobce: ČKD, výr. č. 3042/1955 Nátěr: modrý (RAL 5017), červené linky, světle šedý rám DHV Lužná u Rakovníka