



Severní Korea se pochlubila novými patrovými autobusy

25.03 2023 18:47, Libor Hinčica, Autobusy

Nejen Londýn, Berlín či Ostrava. Své patrové autobusy má i Korejská lidově demokratická republika (KLDR). V prosinci loňského roku byla slavnostně představena jedenáctka trinápravových městských doubledeckerů, které by již měly sloužit v ulicích severokorejské metropole. Jejich výrobcem je Pchjongjangská továrna na trolejbusy, pro níž je někdy používáno v rámci zjednodušení dlouhého jména pojmenování Chollima (což je ovšem pouze název typového označení trolejbusů odvozené od bájněho koně s nadpozemskou silou).

Získávat informace z prostředí KLDR je poněkud náročnou disciplínou, a tak čtenáře musíme upozornit, že níže uvedené údaje je nutné vnímat s určitou dávkou obezřetnosti. Při pátrání jsme byli odkázáni zejména na oficiální tisková sdělení, která mají tendenci skutečný stav věcí přibarvovat narůžovo, přičemž je nutné zcela rezignovat na touhu obeznámení se s alespoň některými technickými údaji.



Patrně prototyp nového patrového autobusu severokorejské produkce, jenž měl začít sloužit cestujícím na počátku roku 2020. (zdroj: KCNA)

O výrobě doubledeckeru vlastní provenience informovala severokorejská média již na počátku roku 2020, kdy svět obletěly fotografie autobusu lakovaného do odstínů hnědé barvy. Následně se při inspekční cestě dne 25. 3. 2021 nechal zvěčnit v doubledeckeru a u něj i nejvyšší představitel KLDŘ – Kim Čong-un, který trolejbusovému závodu od svého nástupu k moci věnuje pozornost opakovaně (v roce 2015 měl oficiálně pokárat vedení podniku za užívání zastaralých technologií, načež měla jít továrna do sebe a celý proces silou stranické moudrosti, uvědomění a budovatelského nadšení zmodernizovat).

Při prezentaci doubledeckeru šéfovi severokorejské komunistické strany se již na snímcích vyskytoval autobus v bílo-červeném zbarvení, jenž byl typově zjevně identický jako jeho „hnědý“ předchůdce (pakliže tedy nešlo o tentýž vůz, jenž byl v mečiase přelakován). Obě barevná řešení severokorejského doubledeckeru, který nese typové označení Pyongyang-191, se každopádně dostala i na místní poštovní známky. V této souvislosti považujeme za nutné zdůraznit, že některé anglicky psané elektronické zdroje se dopouštějí ve vztahu k číslovce „191“ zásadní nepřesnosti, když ji uvádějí jako počet nově dodaných patrových autobusů v průběhu roku 2021, to je ale chybná interpretace původního korejského dokumentu.



Snímek z března 2021, kdy byl prezentován Kim-Čong-unovi vůz v bílo-červeném zbarvení. (zdroj: KCNA)

Sériová výroba patrových autobusů na sebe nechala čekat až do roku 2022, přičemž teprve 11. 12. 2022 se uskutečnila v sídle pchjongjangského DP slavnostní prezentace nových dvoupodlažních přírůstků do vozového parku. Tentokrát šlo o 11 vozů ve žlutém zbarvení, které mají představovat zcela nový design, jenž měl osobně schválit o rok dříve (přesněji 16. 8. 2021) – ne nepřekvapivě – opět sám Kim Čong-un. Při bližším pohledu je však zřejmé, že jde jen o facelift dříve prezentovaných autobusů, kdy byl upraven sklon přední partie horního patra a do designu čela byl vetknut obří ovál, který rozrušil původní krabicovitý vzhled vozidel. Například světlomety, boční okénka či dveře ale zůstávají zachovány identické.



Ještě jeden pohled na nové modely městských autobusů, tentokrát z propagačního materiálu Severní Koreje.

Na první pohled zaujmou na nově představených vozidlech velké digitální hodiny ve formě bezčíselného ciferníku. Jaké reálné využití mají hodiny na čele autobusu mít, zůstává sice poněkud s otazníkem, nicméně v lokálních médiích je právě tomuto prvku věnována značná pozornost. Kromě panelu s hodinami jsou autobusy vybaveny také dalšími LED tabulemi, které slouží již k praktičtějším účelům: vyobrazení směru jízdy linky. V interiéru má být k dispozici rovněž minimálně jeden monitor, na němž se mají prezentovat následující zastávky.

Ze záběrů v televizním vysílání je také zřejmé, že autobusy disponují i některými základními bezpečnostními prvky, jako jsou například kladívka pro rozbití oken v případě nouze. Okna mají posuvnou část, která slouží k výměně vzduchu, klimatizace u vozidel tradičně chybí, naopak topením by autobusy být vybaveny měly, byť z dostupných záběrů v médiích jej nebylo možné identifikovat (jedna z cestujících v reportáži severokorejské televize si ovšem pochvalovala, že je v autobuse teplo, i když je venku velká zima). Každý z autobusů má nabídnout 78 míst k sezení, přičemž sedadla mají na pohled komfortní provedení se žlutým čalouněním.

Výroba doubledeckerů má být součástí programu na zlepšení kvality veřejné dopravy, který byl vyhlášen v roce 2018 (asi netřeba zdůrazňovat, kdo onu uvědomělou myšlenku svého času vyhlásil). Kompletace autobusů se měla podařit navzdory nedostatku materiálu, který byl opět překonán silou nezměrného pracovního nasazení.



Koláž fotografií představující nové patrové autobusy severokorejské produkce. (zdroj: DPRK Today)

Stachanovské nadšení pracovníků trolejbusového závodu poté mělo stát i za předčasným dokončením celého úkolu. Jaký byl původní termín ovšem nikde nezaznělo, a už vůbec nebylo vysvětleno, proč podle satelitních snímků bylo celé „fotbalové družstvo“ doubledeckerů vyfoceno na nádvoří pchjongjangského DP už v období mezi 11. a 23. říjnem 2022, načež z něj opět zmizelo, aby se navrátilo až o měsíc a půl později, konkrétně dne 9. 12. 2022 – dva dny před slavnostní prezentací pro média. V nich se následně objevila i informace, že autobusy by měly zvládnout pokrýt alespoň čtyři linky v rámci severokorejské metropole, což při jedenácti vozech zní jako značně ambiciózní cíl. Provozovatelem doubledeckerů má je místní dopravní podnik (*Všeobecný dopravní podnik města Pchjongjangu*), který má autobus vypravovat z garáží Tesongsan.

Po prosincové prezentaci se znovu objevily doubledeckery v severokorejských médiích v březnu letošního roku, kdy byla přinesena propagační reportáž, jež zahrnovala také nenucené reakce cestujících a kolemjdoucích. Za všechny uvedme alespoň tu, jež považujeme za nejupřímnější: „Cítím, jako by se naše šťastné životy, které se stávají každým dnem ještě úžasnějšími, shromáždily na palubě toho autobusu a plynuly dál.“ Ona reportáž je [přístupná na serveru youtube](#), přičemž pozornost si kromě ní zaslouží i pročtení vlákna komentářů pod videem.



Nový autobus v zimním nasazení. (zdroj: DPRK Today)

Nabízí se pochopitelně otázka, jak Severní Korea, na níž již dlouhá léta dopadají nejrůznější myslitelné ekonomické sankce, zvládla produkci nových autobusů zastřešit. Jak známo, lidově demokratický stát ležící severně od osmařicáté rovnoběžky úzce kooperuje se svým čínským sousedem, a tak právě z Číny – ať již přiznaně či nepřiznaně – pochází většina nově dodávaných produktů. Znalci čínských autobusů přišli s teorií, že nové doubledeckery vlastně nejsou až tak úplně nové, ale že jde pouze o novou nástavbu na repasovaném podvozku starších autobusů.



Autobusům dominují na čele velké hodiny. (zdroj: DPRK Today)

S ohledem na rozmělnění výkladu slova pravda v Severní Koreji je skutečně obtížné spolehnout se i na tak zásadní informaci, jako že jsou autobusy skutečně zcela nové, nicméně abychom Severokorejčům nekřivdili, je férové přiznat, že i v ČR máme z nedávné minulosti podobnou zkušenost s prezentováním „nových“ vozidel, jež byla ve skutečnosti pouze novostavbami využívajících část starších komponentů (narážíme zde na tramvaje řady VarioLF). Také KLDR už v roce 2018 prezentovala svou novou tříčlankovou tramvaj, která však nebyla ničím jiným než rekonstruovanou tramvají KT8D5 české provenience.

Nyní se vyrojily spekulace - vzhledem k naprosto shodnému pojetí podvozkové části -, že všechny doubledeckery prezentované od roku 2020 jsou jen novostavbou na podvozku čínského výrobce Jinling, přesněji řečeno podniku, jenž v anglickém přepisu používal dlouhý název *Nanjing Zhongda Jinling Double-Decker Bus Manufacturing Co., Ltd.*



Patrový autobus čínského výrobce Jinling, který by měl pocházet z období let 2000 až 2002. Právě tento autobus měl posloužit buďto jako základ, anebo přinejmenším inspirace, pro nové autobusy ze severokorejské trolejbusové továrny. Téměř identický je dokonce tvar „erbu“ s logem výrobce na čele. (zdroj: DPRK 360)

Tento závod na výrobu (především) patrových autobusů byl založen již v roce 1965 a v minulosti pokrýval zhruba 80 % poptávky po patrových autobusech v Číně. S otevřením čínské ekonomiky světu začal expandovat i mimo území vlastní lidově demokratické republiky a minimálně v letech 2000 až 2002 měl předat do sousední lidové demokracie (tedy do Severní Koreje) téměř 600 standardních a patrových autobusů. Společnost však měla v roce 2012 ukončit svou činnost (patrně došlo k jejímu částečnému pohlcení do struktur výrobce Golden Dragon). Identické rozměry podvozků originálních čínských vozů z počátku milénia a severokorejských doubledeckerů prozrazují, že zde bezpochyby větší či menší příbuznost existuje.

I když se všeobecně přiklání zájmová veřejnost k tomu, že jde o pouhou repasi starých podvozků a novou nástavbu, nelze vyloučit ani možnosti, že se severokorejští konstruktéři dopustili reverzního inženýringu (tj. překreslili původní čínský vůz a skutečně postavili vlastní nový podvozek), anebo že došlo k dohodě mezi KLDR a Čínou o přenesení dokumentace či odkupu klíčové část vozidla (podvozkové části) od původního výrobce, který tak jako tak v mezích zánikl.

Url: [Severní Korea se pochlubila novými patrovými autobusy](#)