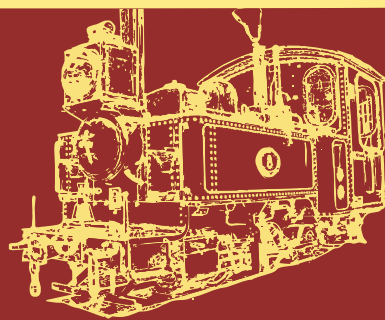


Nárazník

Klubový občasník Společnosti moravských parkových drah
Číslo 8, vyšlo 20. října 2014, www.smpd.cz



Parková dráha SMPD na 18. Echtdampf-Hallentreffen

Představujeme SMPD a Parkovou dráhu Olympia na 18. Echtdampf-Hallentreffen

Na začátku ledna se klub S.M.P.D. již tradičně zúčastňuje mezinárodního setkání „všeho parního“ na výstavišti v německém Karlsruhe. My Moraváci samozřejmě jezdíme do Kódlklídku, jak Karlovo ticho důvěrně nazýváme. Než se stačíme po Novém roce trochu rozkoukat, už musíme zase oprášit naše malé parní lokomotivy a vagónky, nějak to všechno i s vysílačkami a nářadím naskládat do čtyř aut a vyrazit do cíle vzdáleného 800 km po již důvěrně známe trase Praha – Rozvadov – Norimberk - Kódlklídek. Letos se nás zúčastnilo celkem třináct, což je již poměrně hojná účast. To víte klub S.M.P.D. – zřejmě slušnej oddíl.

zaplněná restaurace při snídani. A také tam dělají vynikající steak s grilovanou zeleninou a bramboráčky, na který se těší zejména naši kluci. Ale nechci je samozřejmě podezřívát, že jezdí do Karlsruhe jen kvůli tomu steaku. Starší ročníky pak až do dlouhých nočních hodin diskutují na nejnavštěvovanějším pokoji s číslem 442 u poměrně mladších ročníků vín o zážitcích uplynulého dne a potom i o jiných životních moudrech.

Naše letošní účast však přece jenom byla poznamenána o jednu významnou událost navíc – poprvé jsme zde měli vlastní stánek Společnosti moravských parkových drah, na kterém jsme prezentovali Parkovou dráhu Olympia Brno. Do nepříliš velkého prostoru jsme se snažili umístit co nejvíce menších věcí, které by vyjadřovaly naši činnost

dojde), tak bychom se ve stánku tak tak otočili. *[Dojde k tomu letos, už vařím přepravní konstrukce - pozn. editora]* Prozatím tak stánku vévodily jen vyvážaný podvozek z Téúčka a zbrusu nová bateriová lokomotiva T 211.9025 Honzy Filka, který její finální úpravou strávil veškerý volný čas za uplynulý měsíc. Na stěny jsme pověsili mapu naší dráhy zakreslenou v parku a nějaké ty fotky ze stavby a provozu parkové dráhy.

Atmosféru provozu ještě dokreslovalo video a série fotografií na tabletech. Role hlavního propagátora se zhostil Roman, který svojí plynulou němčinou okouzloval nejen pánské zájemce. Navštěvovali nás známé tváře ze spřátelených klubů, známí i neznámí modeláři, zástupci různých německých i



Ubytování jsme měli zajištěno jako vždy v hotelu Radisson Blue, který je situován kousek od výstaviště a kde je také ubytována většina modelářů a vystavovatelů, o čemž svědčí vždy

jak po stránce provozu parkové dráhy, tak po stránce vývoje a konstrukce našeho vozového parku. Protože kdybychom s sebou vzali celé nové Téúčko (jednou k tomu stejně asi

evropských parkových drah a také laická veřejnost. Pro některé z těch, kteří na nás narazili poprvé, jsme byli možná těžko uchopitelní, jelikož představa, že někde na východ od



Německa existuje tak rozsáhlá parková dráha, může být těžko pochopitelná.



Ale od toho jsme tam přece byli, abychom vše vysvětlili, objasnili, rozdali příslušné informace a až budete mít někdy čas a chuť, tak se k nám můžete vypravit, s lokomotivou i bez ní. Budeme se snažit, aby se do budoucna naše Parní Olympia zařadila právě mezi takové mezinárodní akce, jakým Echtdampf-Hallentreffen bezesporu je.

Ale snažili jsme se být aktivní i v provozu na „géčkovém“ kolejišti. Také tam jsme měli od pořadatelů přichystáno zázemí pro deponování a provoz malých modelů. A kolem dokola samé známé tváře. Kolejiště prošlo od loňského roku jistými úpravami, které výrazně přispěly ke stabilnějšímu provozu. Všechny modely byly soustředěny na čtyři odstavná nádraží a tím odpadlo vyjíždění některých modelů z odstavných kolejí na trati, které v minulých letech značně brzdilo provoz. Všechna odstavná nádraží měla jednu společnou vjezdovou a odjezdovou

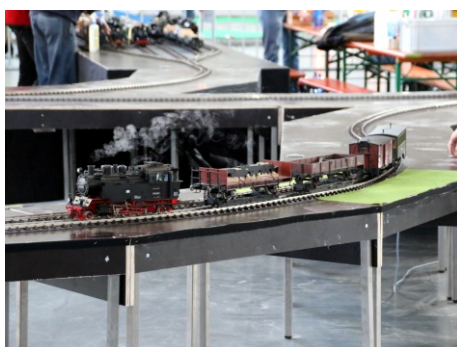
kolej. Ta sloužila pro rozjíždění modelů, které se ne vždy obejde bez problémů. Ovládání výhybek se provádělo elektronicky pomocí tlačítek umístěných poblíž a fungovalo celý víkend bez problémů. Pro předjíždění pomalých nebo odstavených vlaků sloužila dvě nádraží a dvě výhybny, což také vedlo k plynulosti provozu. A „nulkové“ kolejiště již bylo definitivně přemístěno, takže na kritické křižování obou velikostí, kde měly vždy přednost malé modely 0, jsme již nemuseli myslet. Takže jsme si letos opravdu pěkně zajezdili a pokud organizátoři zachovají uspořádání kolejiště i pro rok příští, máme se na co těšit. Hezkým zpestřením kolejiště jsou moduly s domečky a stromky, které tvoří pěkné scénérie pro fotografování. Pokud jich bude do budoucna přibývat, na škodu to určitě nebude. Naši kameramani a fotografové tak měli po celý víkend plné ruce práce. Objektivy ostřily jako divé a spouště neustále cvakaly.

A teď se pojdme trochu porozhlédnout po obou výstavních halách. Hala číslo 2 byla jako vždy vyčleněná pro pětkové a sedmičkové kolejiště. Na první pohled zde bylo méně modelů, než v letech minulých, což mohli s povděkem kvitovat všichni ostatní, protože provoz byl na první pohled plynulejší. Moc dobře si pamatujeme dlouhá čekání ve frontách, když jsme ještě do Karlsruhe jezdili s velkými modely. Dominantní postavení zde samozřejmě měly obě

domácí komerční soupravy MaLu-Bahn. Potkali jsme se zde, mimo jiné, i s Elizabeth a Grahamem Coolingovými z Anglie. Kluci si zajezdili s Grahamovou diesellovou lokomotivou, Honzovi zase zapůjčili malé anglické vagónky, které si zapřáhl za svoji T 211 a objel si s touto soupravou několik kol. A na volném prostranství mimo koleje parkovaly a jezdily parní traktory, parní nákladáčky a parní lokomobily. No a vše ostatní se muselo vejít do haly číslo 1. Stánky výrobců lokomotiv a vagonů, prodejců modelářského nářadí a materiálu, vydavatelů a prodejců modelářské literatury a ostatních vystavovatelů, mezi které jsme letos patřili také my. Dále zde byla k vidění kolejiště všech různých provedení a velikostí a stacionární parní strojky. Čtvrtina haly pak byla vyhrazena lodním modelářům, kteří své lodě a parníky představovali v provozu v přilehlém bazénu.

Tak jsme letošní ročník Echtdampf-Hallentreffen zdárně zvládli a to včetně představení naší parkové dráhy. Už se všichni těšíme na příští rok, a pokud to bude jen trochu možné, rádi bychom si s sebou vzali ještě jednoho účastníka navíc – Téúčko. Ono to uplyne jako voda a než se nadějeme, už se zase budeme chystat do Kódklídku na již 19. ročník.

Tomáš Randýsek



V jednom stánku jsme narazili na modely tramvají a funkčním trolejovým vedením včetně kladkových sběračů a vzdušných výhybek. Vidět zblízka, jak si to kladka šine jednou doprava a pak zase doleva podle vyosení tramvaje - paráda. Fungovala mu i trojúhelníková obracečka - tramvaj dojede na konečnou a jak se rozjede zpět, kladka se obrátí do protisměru - viz obrázek.

Zvoncová návěst z 19. století zvaná „Číňan“

Již od počátku železnic trápil konstruktéry problém zabezpečení jízdy vlaků. Podle jednoho z prvních nařízení tak „směly vlaky následovati za sebou po půl hodině, na tendru musil seděti pozorovatel, který nesměl spustiti oka s přivěšených vozů a s průvodčích, sedících na střeších u brzd. Vlaky nesměly býti trpěny ve stanicích déle než bylo nutno.“ To bylo v dobách, kdy malé čtyřkolové lokomotivy s osmi vozíky „řítily se dvakrát tak rychle jako klusající kuň krajinou“, tedy ve skutečnosti rychlostí asi 30 km/h.

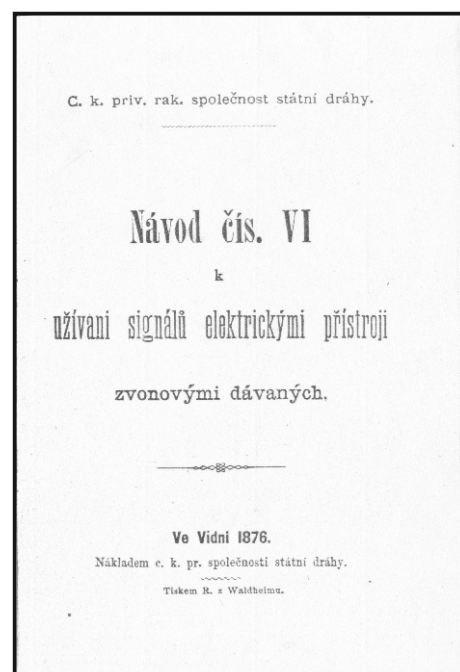
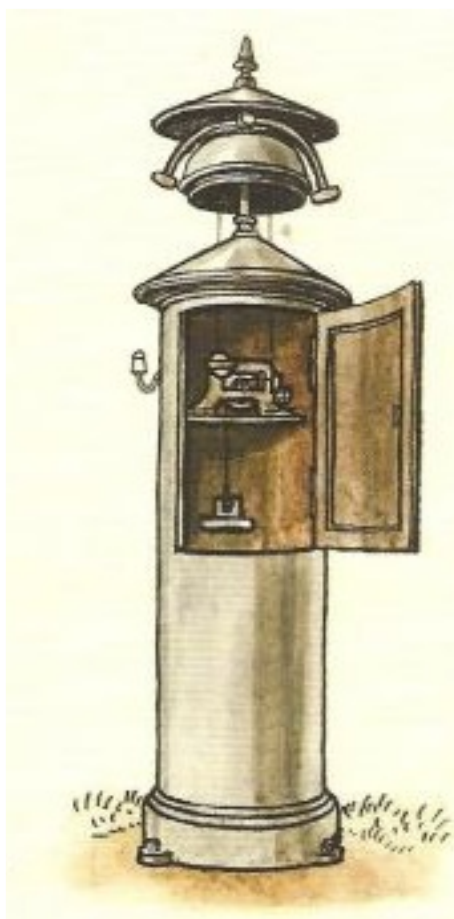
Toto tzv. časové zabezpečení si nedokázalo poradit s neočekávaným zastavením vlaku a po několika vážných nehodách se přešlo k zabezpečení prostorovému, spočívající v zásadě, že v daném čase se na ohraničeném úseku trati (např. mezi stanicemi) může nacházet pouze jeden vlak. Další vlak je do tohoto úseku vpuštěn až poté, co jej původní vlak prokazatelně opustil. Ve slově prokazatelně spočívá hlavní půvab zabezpečovací techniky.

K zajištění tohoto pravidla byla používána celá řada návěstí a technických zařízení. Zpočátku se jednalo o praporece, terče, košová návěstidla a třaskavky, později přibyla distanční návěstidla, zvoncové návěstí a telegraf. Telegraf byl u nás (míněno Rakousko-Uhersko) zaveden roku 1847 a zvoncová návěst roku 1854. Zvoncová návěstní soustava se spolu s telegrafem na dlouhá léta druhé poloviny 19. století stala základním způsobem dorozumívání železničních zaměstnanců. Poslední zvoncové návěstí byly u nás (tentokrát už v ČSSR) zrušeny až v roce 1953.

Zvoncová návěst předávala signály jako kombinaci několika skupin rychle po sobě jdoucích úderů oddělených krátkými pauzami. Například předpis „C. k. privilegované rakouské společnosti státní dráhy“ (StEG) uvádí jako signál č.1. „Vlak jede směrem ku konci linie“ kombinaci ••—••• (dva údery, mezera, dva údery, mezera, dva údery). Předpis rovněž uvádí, že údery po sobě jdoucí následovaly po 2 vteřinách, mezera mezi skupinami úderů trvala zhruba 6 vteřin.



Číňan ve stanici Olympia



Titulní list návěstního předpisu 1878

Stavíme lokomotivu TU47 pro každodenní otrokářnu, 3.díl

Světla

Důležitou součástí lokomotivy jsou reflektory. Dokreslují „tvář“ stroje a pro model je tedy důležité, aby byly dostatečně věrné. Navíc musí být samozřejmě funkční. V případě pozičních světel to není problém, LED diody 20mA červená a teplá bílá to řeší. Horší je to s dálkovým reflektorem, jeho 3W výkonná LED potřebovala rozměrný chladič. Naštěstí je horní reflektor i na prototypu dost velký, vše se vešlo - reflektor, LED, chladič i regulátor.

Střecha

Tvar střechy neumožňoval jednoduchý způsob „ohnutý plech“, takže jsem zvolil konstrukci tvořenou nosnou 18mm překližkou, na které je vlastní tvar z extrudovaného polystyrenu překrytý několika vrstvami laminátu.



Laminování střešního dílu



Hotové střešní díly pro obě TU47

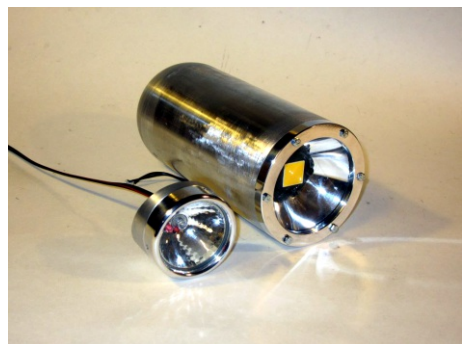
Tato metoda umožňuje skvělé tvarování, bohužel je však dost pracná nejen při tvarování polystyrenu topným drátem, ale vyžaduje i mnohonásobné tmelení a broušení. Výsledek však stojí za to. Ve střešních dílech strojovny je funkční ventilátor. Motor je ze stolního ventilátoru, střed i lopatky jsou z hliníku. Proud vzduchu je opačný, než u skutečného stroje, tlačí dostatek vzduchu dovnitř pro chlazení motoru generátoru. Boky střech jsou lemovány „okapem“ z hliníkového profilu 8x12mm s vyfrézovaným odkapávacím žlábkem.



Rozložený obrysový reflektor



Dálkový reflektor



Složené reflektory



Strojovna a ovládání

Jádro strojovny tvoří elektrocentrála Kipor 2kW s nízkou hlučností. Na ni jsou připojeny dva dobíječe trakčních baterií, kompresor brzdícího vzduchu a střešní ventilátor. Dobíječe krmí trakční

baterie maximálně 20ti ampéry, což bohatě stačí na pokrytí střední hodnoty trakčního proudu, který však ve špičkách dosahuje 150 ampér. Jako trakční baterie jsem použil dva kusy obyčejné autobaterie 12V/80Ah v sérii. Pokud by měla lokomotiva jezdit jen na tyto baterie, byly by samozřejmě k ničemu - autobaterie neumožňují periodické hluboké vybíjení ani nemají dostatečnou kapacitu. Zde však slouží jen jako vyrovnávač nerovnoměrného odběru. Na baterie je připojen elektronický výkonový regulátor 24V/200A od firmy 4QD. Při těchto odběrech jsem musel řešit další problémy - kabely jsou hodně macaté, konektory jakbysmet, regulace ruší kdeco kolem trakčních vodičů atd. Ve strojovně se nachází ještě obvody dvoutónové houkačky, odpojovačů baterie, ventilace, rozvody brzdícího



Strojovna



Ovládací panel zepředu ...



... a zezadu

vzduchu a hlavně police, na které je umístěn nakolejovací zvedák. Takto těžká lokomotiva už kameny na širé



Čerstvě natřeno, nesahat!

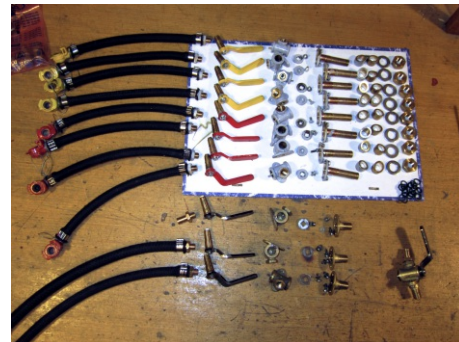
vypínač regulátoru, přepínače světel, indikace přehřátí trakčních motorů, teploměr trakčního motoru č.1 a brzdič.



Boční okna

překližka.

Okna harmonikových dveří služebního oddílu mají pryžový rám, sklo, satén,



Díly propojovacích spojek a ventilů

trati, pečlivě tam ukládané dětičkami za nadšené asistence rodičů, dokáže buď kartáči shodit nebo kolem rozdrtit. Problém jsou kameny ve žlábků na přejezdech a přechodech. A tak, zatímco vykojení malých modelů je běžné a k jejich nakolejení stačí jedna ruka, zřídkavé vykojení TU47 je nepříjemné a bez heveru se prostě lokomotiva zpátky nahodit nedá.

Ovládací panel

Ve střední části je pohodlné sedadlo pro strojvedoucího (ten jediný je v měřítku 1:1) a před ním ovládací panel. Obsahuje (horní řada zleva) hodiny DCF, indikace připojení baterie, regulátoru a dynamické brzdy, napětí trakčních baterií, trakční proud, rychloměr, houkačka, směr a rychlost, tlak v jímce a v brzdovém potrubí. Spodní řada - vypínač dynamické brzdy,

Nátěry

Lokomotiva je natřena klasickou syntetikou, šedý základ, kastle je RAL 3003, „bílá“ pruhy jsou RAL 1013, pluky a střecha RAL 7040. Tvar pruhů je to, co dělá původní verzi nátěru krásnou, nicméně v realu se velmi špatně dělalo. Z čelního pohledu jsou to čtvrtkružnice, no jenže právě jen z čelního pohledu. Při lepení krycích pásek jsem si prostě užil.

Okna

Čelní okna mají dřevěné rámy, které z jedné strany kopírují tvar čela a z druhé mají žlábků na sklo. To je uloženo v silikonu a zajištěno vnitřním rámem. Boční okna mají rám z AL profilu 10x3x2mm s kulatou hranou. Ten jsem vyráběl ručně z profilu 20x20x2mm - malá okružní pila, flexa, pásová bruska, a týden práce. Pod ním je z 1mm hliníku další rám, pak sklo, černý satén, papír a

papír a překližku. Průhledná jsou jen okna do modelové věrné části stroje, tj. do kabin strojvedoucího.

Lokomotiva je vybavena funkční samostatnou lokomotivní a vlakovou brzdou, proto má čtyři brzdové kohouty a propojovací spojky. Že ani takový modelový ventil není jednoduchá sranda je vidět na fotce.

I když ještě pár drobností chybí (popisy, model kabiny, madla), je už TU47 králem na trati. Dětičky chtějí TÚčka protože jsou červené :-), fírové protože jsou pohodlné. Tak teď jen, aby tu tisícovku kilometrů ročně, co je čeká, vydržely ve zdraví.

Podrobnější informace o stavbě Tu47: http://steamer.cz/mod4_tu47.html
Jiří Sajbrt

