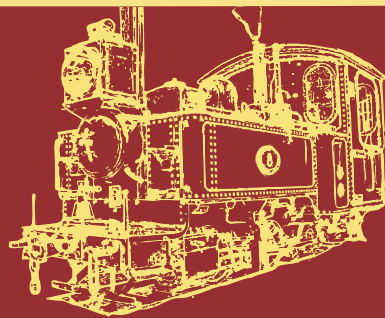


Nárazník

Klubový občasník Společnosti moravských parkových drah
Číslo 7, vyšlo 20. července 2013, www.smpd.cz



2. parní Olympia - parní sraz jak má být

Již v pořadí druhý ročník mezinárodního parního srazu s aktualizovaným názvem 2. Parní Olympia 2013 je za námi. I letos jsme se drželi osvědčeného scénáře z loňského roku - provoz na Parkové dráze Olympia s účastí domácích i zahraničních modelářů doplňoval doprovodný program na přilehlém parkovišti. 2. Parní Olympia byla tentokrát oddělena od Dětského dne, respektive byla o týden posunuta. Měli jsme z toho zpočátku obavy, ale nakonec se to ukázalo být výhodou. Jednak Parní Olympia nekolidovala s dalšími akcemi v okolí, které se většinou odehrávaly na Den dětí, jednak Dětský den pořádaný Olympií uvnitř obchodního centra o předchozím víkendu přilákal rodiče s dětmi také na naši dráhu. Byla zde i větší pravděpodobnost, že přijede více modelářů ze zahraničí. I tam se pořádaly Dětské dny. Vedení obchodního centra Olympia také uvítá dvě oddělené akce a tak si na příští rok můžete do plánovacího kalendáře poznačit, že 3. Parní Olympia se bude konat v termínu 7. - 8. června 2014.

Přípravy na tak velkou akci probíhaly v podstatě již od loňského roku, ale intenzita se samozřejmě s blížícím se termínem neustále zvyšovala. Vždy se snažíme, aby byly trať, celé nádraží a zázemí na 100% připraveny pro návštěvníky i pro hostující modeláře. Také počasí nám letos přálo, silné bouřky se proháněly všude kolem, ale našemu parku se naštěstí vyhnuly. Takže po oba víkendové dny panovalo poměrně slunečné a teplé letní počasí. Chvillemi až moc, což nebylo příjemné zvláště pro výhybkáře-brigádníky, kteří si to v té výhni opravdu užili. Ale svoji funkci i tak plnili s maximální odpovědností a nic mimořádného se po dobu jejich služby nepříhodilo. Stejně jako naše usměvavé průvodčí Saša, Lenka, Šárka, Eva a Hana, které za ty dva dny procvikaly mnoho jízdének a rozdaly nespočetně úsměvů. Služba v pokladně



Letecký pohled na stanici Olympia hl.n. se zázemím

letos vyšla na Tomáše Marka, Lucii Šilerovou a Martina Pešla. O jídlo a pití se starali Míla, Jana a Milan - obsluha byla vzorná a ceny mírné. Nikdo si snad na množství a pestrost jídla nemohl stěžovat. V sobotu zpříjemňovala pobyt na nádraží živá muzika v rytmu country a blues. Skupiny Lodníci a K.R. Banda předvedly to nejlepší ze svého repertoáru. Zdravíme tímto Pavla Putnu, basistu a zpěváka skupiny K.R. Banda, který měl po vystoupení na našem nádraží nezaviněnou nehodu na motocyklu a nyní je již po několika operacích. Přejeme mu brzké uzdravení a co nejrychlejší návrat na pódium.

Na Parkové dráze se letos představilo celkem 21 parních, 13 bateriových a 3

motorové lokomotivy. Takže nabídka pro koukání i svezení se byla poměrně pestrá. Podle statistik k nám o víkendu zavítalo 65.000 návštěvníků, což byla hned po ohňostrojích Ignis Brunensis druhá největší návštěvnost. Ne všichni se sice svezli našimi vláčky, ale i tak se vlakové soupravy po celý den nezastavily. Zejména tři velkokapacitní soupravy tažené oběma lokotraktory a novou lokomotivou TU47 ukrojily řádnou porci z pomyslného koláče svezeníchtivých návštěvníků. Téúčko ještě není zcela dokončené, ale svým stabilním výkonem přispělo ke zvládnutí náporu svezeníchtivých návštěvníků. Oproti loňsku probíhalo odbavování cestujících daleko klidněji a bez emocí, fronty





se tvořily pouze nárazově. Cestující si občas museli vystát pouze kratší frontu před pokladnou a potom už si mohli vybrat ten správný vlak, kterým se chtěli svést. Ty tři velké vlaky byly prostě znát. Trochu nás překvapil neohlášený odjezd některých a to nejen zahraničních modelářů již během nedělního dopoledne. Dalo by se to pochopit u těch, kteří to mají domů několik hodin jízdy, ale třeba u těch českých nás to trochu zamrzelo. Nedělní návštěvníci tak byli ochuzeni o některé pěkné modely lokomotiv a také jídla je pak objednáno zbytečně mnoho. Členové našeho klubu, pokud se zúčastňují nějakého modelářského srazu nebo provozního víkendu, ať už u nás nebo v zahraničí, neodjíždějí většinou dříve než v neděli odpoledne. No ale s tím jako pořadatelé nic

nenaděláme, je to rozhodnutí každého modeláře. Spíše budeme muset doplnit dobu odjezdu do přihlášky na příští rok. Už jen kvůli tomu jídlu. Ale celý víkend probíhal v přátelské atmosféře, každý z účastníků měl možnost jezdit prakticky podle chuti, žádné striktní omezení nebo udělování přednosti domácím vlakům se nekonalo.

Pro návštěvníky byl přichystán také bohatý doprovodný program, který se odehrával na části přilehlého parkoviště. Ti zde mohli obdivovat funkční parní stroje všech druhů a velikostí. Na klubovém kolejišti se proháněly malé parní lokomotivy, o kousek dál byly k vidění takové skvosty jako Sentinel, parní válec ČKD Mamut, parní lokomobily, nákladní automobil Opel na dřevoplyn z roku 1936 a dokonce i replika funkčního parního kola z roku

1869. Součástí doprovodného programu byly také historické autobusy Technického muzea v Brně, kterými se mohli zájemci svést do Modřic a zpět. Organizace účasti zejména větších parních strojů, které jsou vždy součástí doprovodného programu, trvala několik měsíců.

Jedním z lákadel bylo naše klubové kolejiště (měřítko IIm, 45mm). Kromě parních stálic zde byly k vidění také nové modely. Svoji účastí nás poctili pan Regner a jeho paní. I když má pan Regner již delší dobu zdravotní potíže, neváhal urazit poměrně velkou vzdálenost k nám do Olympie. Vždyť většina našich malých parních modelů lokomotiv pochází z jejich rodinné firmy v německém Aurachu.

Na závěr chceme poděkovat všem hostujícím účastníkům, kteří svými ať už velkými nebo malými modely, zpestřili program celé Parní Olympie. Zvláštní poděkování patří také obchodnímu centru Olympia, které podpořilo Parní Olympii zejména finančně - příspěvek na doprovodný program a mediální reklama pro nás byly významnou pomocí. Už jen samotná přeprava speciálními návěsy je záležitost dosti





nákladná a naše finanční možnosti nejsou neomezené. Je to určitě vzájemná symbióza neboť bohatý doprovodný program přitáhne více návštěvníků a většina z nich, zejména dam a slečen, určitě zavítá také do Olympie. Přejme si tedy, aby náš



vzájemně korektní vztah i nadále pokračoval. Děkujeme také městskému úřadu v Modřicích za finanční příspěvek na provoz historických autobusů. A v neposlední řadě patří velké díky také všem našim členům, jejich rodinným příslušníkům a dobrovolným brigádní-



kům, kteří pomáhali s přípravou, zajištěním provozu a vytvořením bezvadného zázemí během 2. Parní Olympie. Rádi Vás všechny opět přivítáme i příští rok. Ono to určitě zase uteče jako voda.

Tomáš Randýsek

Ty báječné rozvody vzduchu a vody ...



Čistící stání - popelová jáma



Rozvody vzduchu a vody



Přenosná úpravna vody

Po několika letech jsme konečně poznali, jak sladký je život parního modeláře, který má za zády neomezený přísun stlačeného vzduchu a vhodné vody pro parní lokomotivy.

Dostatek vhodné vody pro parní modely je základní podmínka provozu. Normální pitná voda obsahuje značné množství látek, které se během varu usazují v kotli jako kotelní kámen. Ten způsobuje špatné předávání tepla mezi

stěnou kotle a vodou. Snižuje se tak účinnost kotle a hrozí nebezpečí lokálního přehřátí a poškození kotle.

V areálu SMPD máme k dispozici dva zdroje takové vody. Jako první slouží několikakubíková nádrž na dešťovou vodu, kterou do rozvodů dopraví přes filtr obyčejná domácí vodárna. Když deštovka dojde, nastoupí úpravna vody, která demineralizuje kohoutkovou vodu a činí ji tak použitelnou pro parní kotle. Voda je rozvedena na nástupiště a do patnácti rychlospojek v rotundě.

Stlačený vzduch je další užitečnou komoditou. Někteří modeláři ho používají pro roztápění modelů a téměř všichni pro čištění. Dnes už nám na závěr parního provozního dne stačí zajet do čistícího stání (odborně zvaného popelová jáma), vytáhnout rošt a zastrčit hadici do rychlospojky. Deset barů v hadici vyčistí žárnice, ojede lokomotivu petrolejem a nakonec usuší proudem vzduchu. No prostě takový modelářský sen. Jiří Sajbrt



Centrální kompresor



Čerpací stanice dešťové vody



Vnitřek úpravny vody

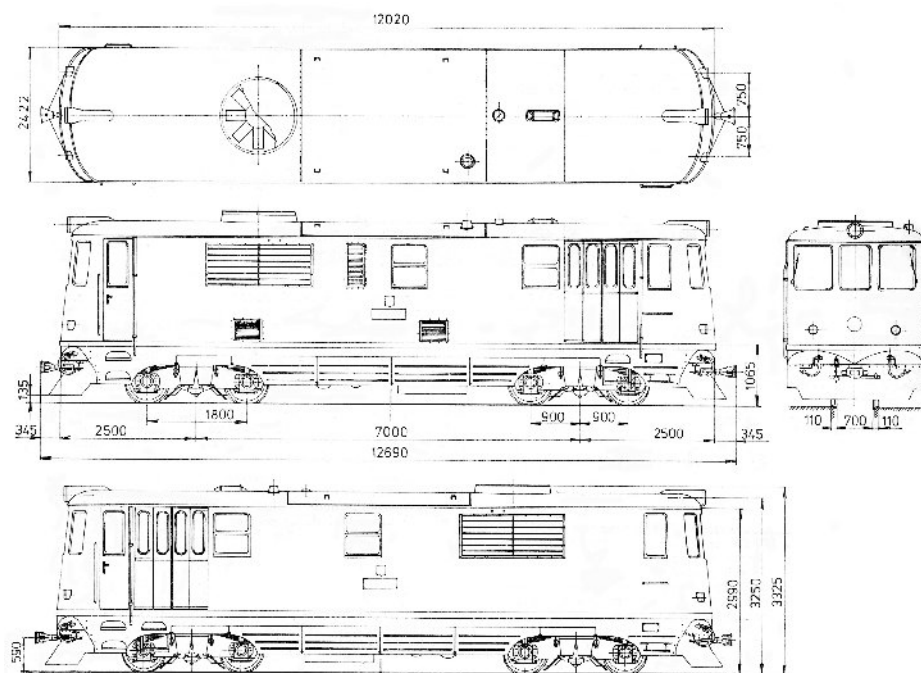
Stavíme lokomotivu TU47 pro každodenní otrokárnu, 2.díl

Čelní pluhy

Zřejmě nejsložitější část na výrobu byly čelní pluhy. Na první pohled elegantní pluh se skládá z několika patvarů a protože jsem ho chtěl mít na zimu funkční, zvolil jsem jako minimum 2mm tlustý plech. Celou čelní část s kotvením spřáhla pak tvoří svařená příhradová konstrukce z 8mm výpalků, která nese na spodní straně i kluznici pro případ vykolejení. Při měření makety, stáčení a vaření plechů pluhu na prototyp ze mně šla slova, o kterých jsem ani nevěděl, že znám. Díky Jarkově svářečské praxi se ve finále podařilo všechny části přiměřeně usadit a navařit.

Rám

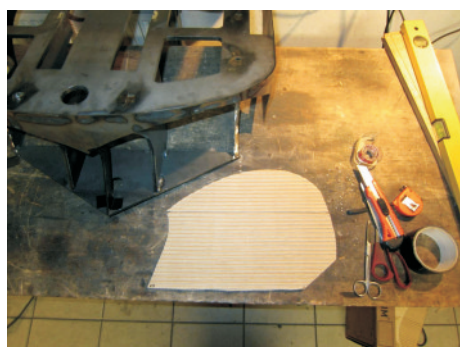
Lokomotivní rám je tvořen čtyřmi podélnými jekly 40x40mm s přiměřeným počtem příček a dvěma vazníky, na kterých jsou podvozkové čepy. Konce podélníků jsou přivařeny do výřezů v konstrukci čelních pluhů. Mezi středními podélníky je prostor pro kabelový žlab, ve kterém bude pneumatická a elektrická instalace. Pod rámem mezi podvozky jsou ještě ukryty čtyři vzdušníky pro pneumatickou lokomotivní a vlakovou brzdu, mechanismus ruční brzdy a dvouhlasý klaxon. Nic dalšího se tam už nevejde.



Kastle neboli karosérie

Pro konstrukci karosérie jsem zvolil sendvičovou strukturu. Kvůli hmotnosti nelze použít materiál silnější jak 2mm a takový plech za jízdy nádherně vibruje (máme vyzkoušeno na lokotraktorech), proto je podložen 18mm stolařskou překližkou, nalepen a vhodně přišroubován. Tři příčky jsou rovněž ze stolařské překližky a podlaha je z

vodovzdorné překližky. Čela lokomotivy jsou jen z 2mm plechu, nicméně jsou nahoře i dole navařena na ocelové tvarové výpalky a díky tvaru jsou dostatečně pevná sama od sebe. Další zpevnění zaručují lepené a šroubované rámy předních oken. Otvory pro boční okna jsou stupňovitě frézována, počítám s hliníkovými rámy, sklem a zadním černým zaslepením.



Rozvinutý tvar poloviny pluhu



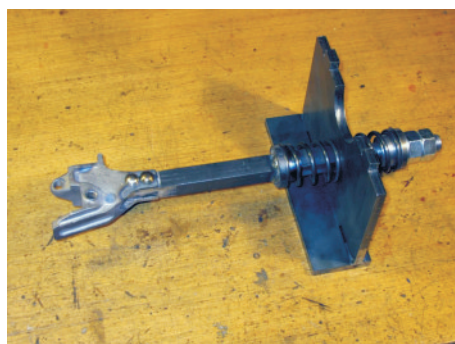
Hotový hlavní rám s podvozky



Výroba okenních rámu



Kompletní pluh TU47



Spřahovací ústrojí



Navařená čela

Elektrická výzbroj

V předchozím dílu byla dostatečně popsána konstrukce podvozku, takže jen připomínám, že pohon zajišťují čtyři tlapové DC motory 24V 500W. Ty jsou krmeny regulátorem 4QD 24V 200A z bateriek 2x 12V 75Ah. Protože při požadovaném výkonu by samotné baterie vydržely tak hodinu provozu, jsou permanentně dobíjeny z elektrocentrály 20ti ampérovými dobíječkami. Z EC je napájen i brzový kompresor, střešní ventilátor a počítadlo motorhodin.

V klubu provozujeme delší dobu lokotraktory s dieslovým resp. benzínovým (pro hnidopichy - vznětovým a zážehovým) motorem. Návštěvníci a šotouši si pochvalují, jak to pěkně brble, že to je to pravý ořechový. Ne tak fíra. Po několika hodinách v drnčící kabině půl metru od rachotícího motoru toho má opravdu dost. Tuto zkušenost jsem zohlednil při vývoji TU47 a strávil několik nocí na fórech karavaníků, jachtařů, chatařů a jiných uživatelů elektrocentrál a výsledkem je EC Kipor 2000 (čínská kopie Hondy), která kromě velmi nízkého hluku poskytuje i řízení výkonu motoru podle okamžité spotřeby.

První jízdy

Protože se blížila 2. parní Olympie, zašmoužil jsem urychleně obě nehotová TÚčka do stavu, kdy byly schopné služby. Bohužel čtyři dny před festivalem odešel jeden z regulátorů, takže



Srovnání měřítek - vlevo 1:8, vpravo 1:4

zátěžových testů a zkoušky ohněm se zúčastnila jen TU47.002.

V pátek před festivalem při zátěžovém testu s dvěma a půl tunami za spráhlem (2x cisterna á 450kg, 9 osobních vozů á 150kg, 3 členové klubu - kilogramy neuvedeny) zvládla bez problémů stoupání 10 % v serpentínách „u kůlu“. Trakční proud se pohyboval od 150 ampér v největší zátěži do -50 ampér při brzdění rekuperací. Maximální trakční výkon při zátěžovém testu byl tedy 3600W. Při takovém výkonu by se ale motory rychle přehřály, takže běžná provozní zátěž se bude skládat ze čtyř vozů a max. dvaceti pěti pasažérů kdy bude stačit výkon kolem 2kW.

Během zkoušek jsem zjistil že výfuk

vyvedený pod skříň ohřívá zadní motory (přesměrovat výfuk) a podvozkové pružiny jsou přetíženy (výměna za silnější), ale jinak stroj splnil všechna moje očekávání a dva dny spolehlivě vozil davy cestujících. I díky jemu jsme letos zvládali nápor návštěvníků Druhé parní Olympie bez problémů. Takže vzhůru do další práce, střecha volá.

Jiří Sajbrt

Odkazy

Podrobnější informace o stavbě TU47:
http://steamer.cz/mod4_tu47.html
 Informace o klubu SMPD a provozu:
<http://www.smpd.cz/>



První výjezd na trať s vozy. Trakční i jízdní vlastností dobré, maximální rychlost 18 km/h.