



Firma Tillig před časem rozšířila nabídku svých výhybek z profilového kolejiva ve velikosti TT o trojcestnou výhybku (kat. č. 83230). Třikrát sláva. Ohlédnou-li se zpět, musím říci, že bych ji využil již o pět let dříve, když jsem pracoval na svém „viditelném skrytáku“. Tam bych uživil hned dvě a měl bych o kolej více než nyní. Teď už se mi to předělávat nechce. Ale nikdy

neříkej nikdy, že ano... To už jsem zažil několikrát. Raději se k tomu nebudu vůbec vyjadřovat, stejně to ve finále dopadne jinak. I když je pravdou, že už jsem nad změnou přemýšlel a došel k závěru, že by bylo nutno to překopat kompletně, tedy včetně výměny přestavníků a předělání jejich zapojení.

Trojcestná výhybka (dále jen DWW z německého Dreiwegeweiche) je přínosem pro modeláře ve velikosti TT hned ze dvou důvodů. Jednak lze při jejím použití znatelně zkrátit zhlaví, jednak na ní de facto výrobce dokázal, že je možno s úspěchem aplikovat kovovou srdcovku na výhybky EW1. 😊 DWW totiž svou geometrií naprosto odpovídá geometrii EW1. Jedná se prakticky o dvě nesymetricky sloučené výhybky, kdy první odbočující větev jde vlevo a druhá, přesunutá o 36,5 mm, jde vpravo. Celková délka výhybky je tedy 166 mm (stejně jako nejdelší přímá kolej v sortimentu). Při použití DWW místo dvou na sebe navazujících výhybek lze tedy ušetřit 93 mm, což nám prodlouží staniční kolej přibližně o délku jednoho středně dlouhého vozu. Další odlišnost od EW1 kromě zmíněné srdcovky tkví v délce jazyků. Jsou zde sice také dělené, nicméně mnohem kratší. Zatímco u EW1 je jejich délka 45 mm, u DWW pouhých 25 mm (měřeno pravítkem, takže +/- nějaká desetinka). Uchycení jazyků je také rozdílné a propojení rovněž. Montovat nic nehodlám, asi by to nedopadlo dobře, ale odhaduji, že pod pevnou částí jazyka a zároveň pod opornicí (resp. kousek od ní) je nasunutý plíšek, který je napružený a na pohyblivou část zesponu tlačí, čímž by mohl být zajištěn celkem dobrý přívod proudu. Soudím tak dle toho, že jazyky v krajní poloze mírně pruží. Otázkou je, co se stane, až se začne štěrkovat. Dále mají jazyky na svých koncích zkosenou a zúženou hranu pro snadnější najetí kol vozidel. Materiál, z něhož jsou vyrobeny, jeví se býti totožný s materiálem kolejnic, což u EW1 nebylo. Tam byly jazyky ze stříbrného kovu.

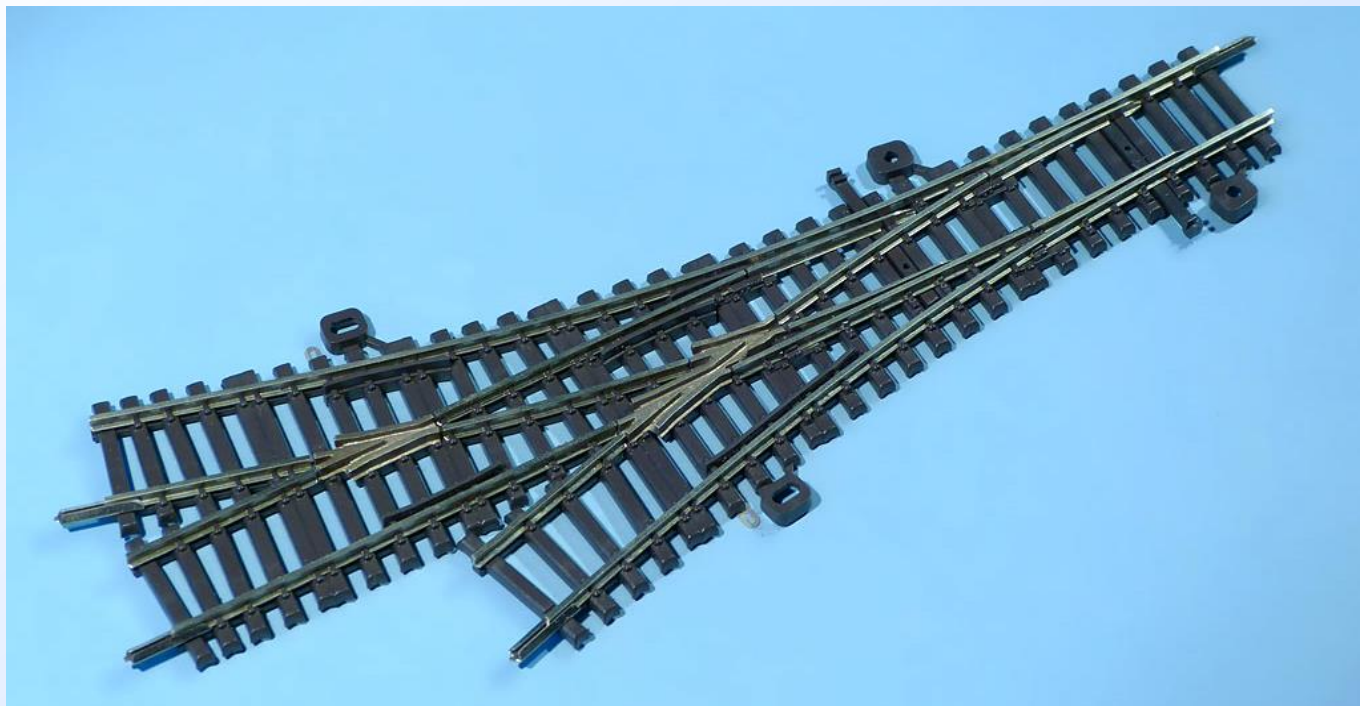
Srdcovky, jak jsem již předeslal, jsou celokovové, elektricky oddělené z obou stran. Na spodní straně výhybky jsou vyvedeny kontakty pro jejich napájení. V prospektu, který je přibalen, je 3D model výhybky ještě s plastovými srdcovkami. Otázkou je, zda to bylo v plánu takto vyrábět, nebo zda je to myšleno pouze jako ilustrace bez ohledu na materiál. První srdcovka, resp. „dvousrdcovka“ by při odbočce vlevo tvořila 27 mm dlouhý nenapájený úsek, který by vozidla musela překonávat, což není málo. Nicméně to je nyní nedůležité. Hlavní je, že srdcovky jsou kovové. Princip řešení srdcovky je prakticky totožný s výhybkou Kuehn. Postačí přestavník, který bude v závislosti na poloze výhybky přepínat polaritu. Zapojení srdcovky není povinné, ovšem bez toho se výhybka bude chovat stejně jako s plastovou srdcovkou, což především v případě zmíněné první delší srdcovky může při jízdě kratších vozidel činit nemalé problémy.

Výhybky jsou konstruovány i pro použití klasického elektromagnetického přestavníku Tillig, úchyty pro něj jsou nedílnou součástí pražcového podloží, ovšem není problém je při jiné alternativě pohonu jednoduše odříznout. Výrobce s tím počítá. A jen pro zajímavost – podloží imituje ocelové pražce, nikoliv dřevěné.

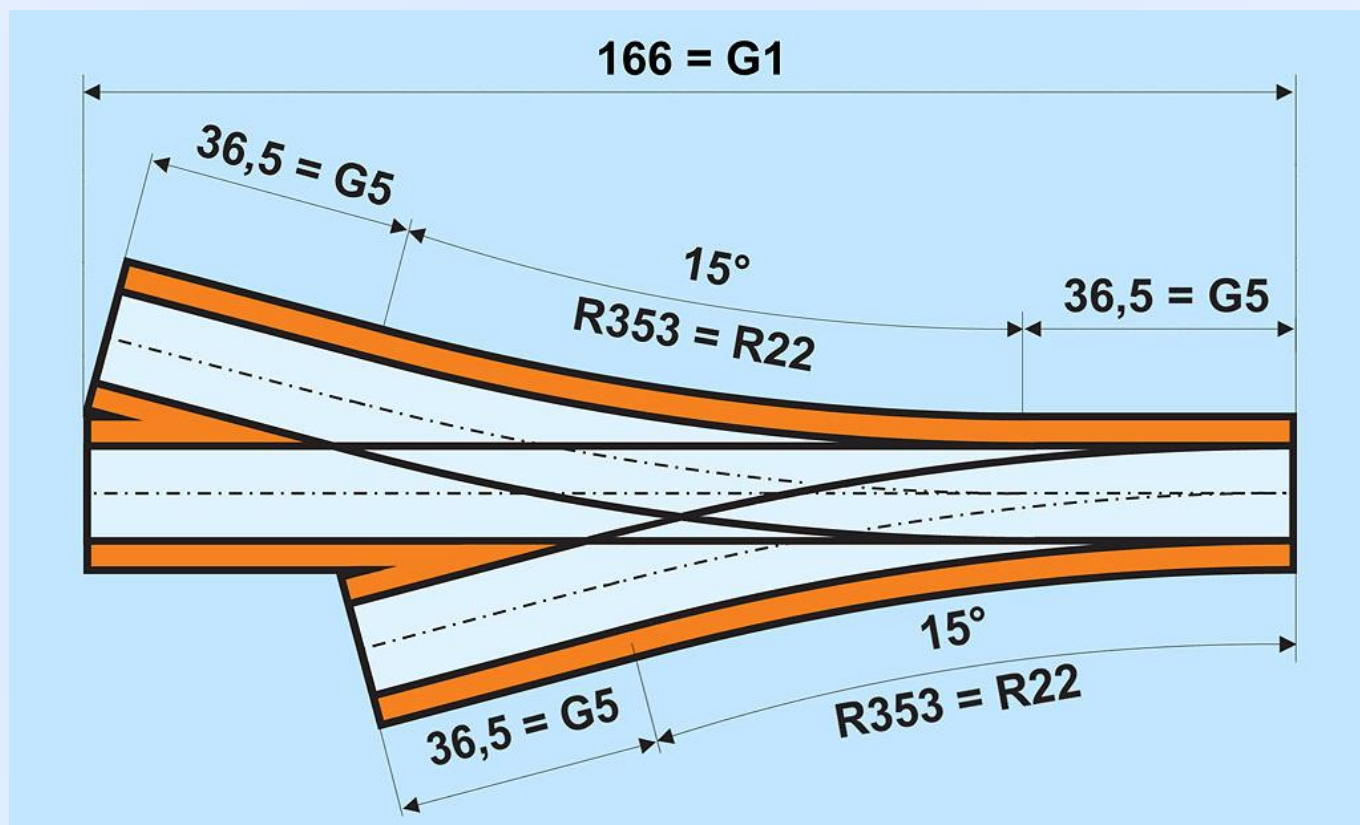
Abychom to shrnuli: Je to fajn počín, toto v TT chybělo. Jak vidno, i když model vychází z původní a zatracované EW1, vyznačuje se několika vylepšeními, která by určitě bylo v budoucnu možno aplikovat i na EW1 nebo IBW. Určitě by tyto výhybky stouply v oblibě, ale ruku ruce s tím i v ceně. Samotná DWW stojí více než 900 Kč. Tady už člověk hodně uvažuje, zda je lepší mít o 9 cm kratší kolej, nebo o 9 stovek lehčí peněženku. 😊 Dokumentace k modelu je relativně obsáhlá, ukazuje instalaci, geometrické náčrty zhlaví s možnostmi využití výhybky, prostorové výhody jejího použití i několik schémat včetně zapojení srdcovky. Vše je v německém a anglickém jazyce. Čeština se nekoná, tak daleko asi ještě u Tilligů nejsou. 😊 Nabízí se otázka: Co na to náročnější modeláři, kteří použití výhybek EW1 kategoricky odmítají a upřednostňují na kolejišti (na modulech) EW2 či EW3 a velké poloměry oblouků? To už bude na zvážení každého z nich. Buď výhybku budou chtít použít a akceptují (čti “budou trpět”) její geometrii, nebo se jí prostě vyhnou. Je pravdou, že na skrytém nádraží by ničemu vadit nemusela, po vyřešení srdcovek se jedná již spíše jen o optickou záležitost a na skrytáku může být člověk shovívavější. Navíc se tam zpravidla ani neštěrkuje, takže potencionální problémy se zateklým lepidlem a špatným napájením pohyblivých částí jazyků také odpadají. Největším problémem tedy bude opravdu asi ta cena.

Pro vytvoření obrázku č. 2 posloužily podklady z webu Martina Pinty – www.lokopin.wz.cz – konkrétně schéma jednoduché výhybky EW1.

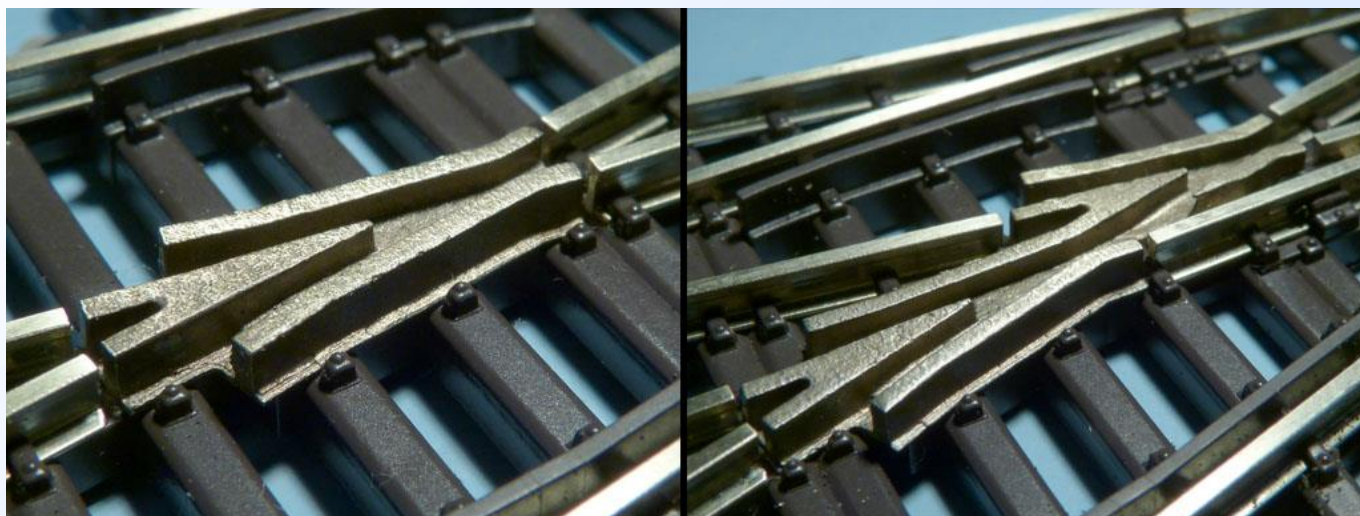
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



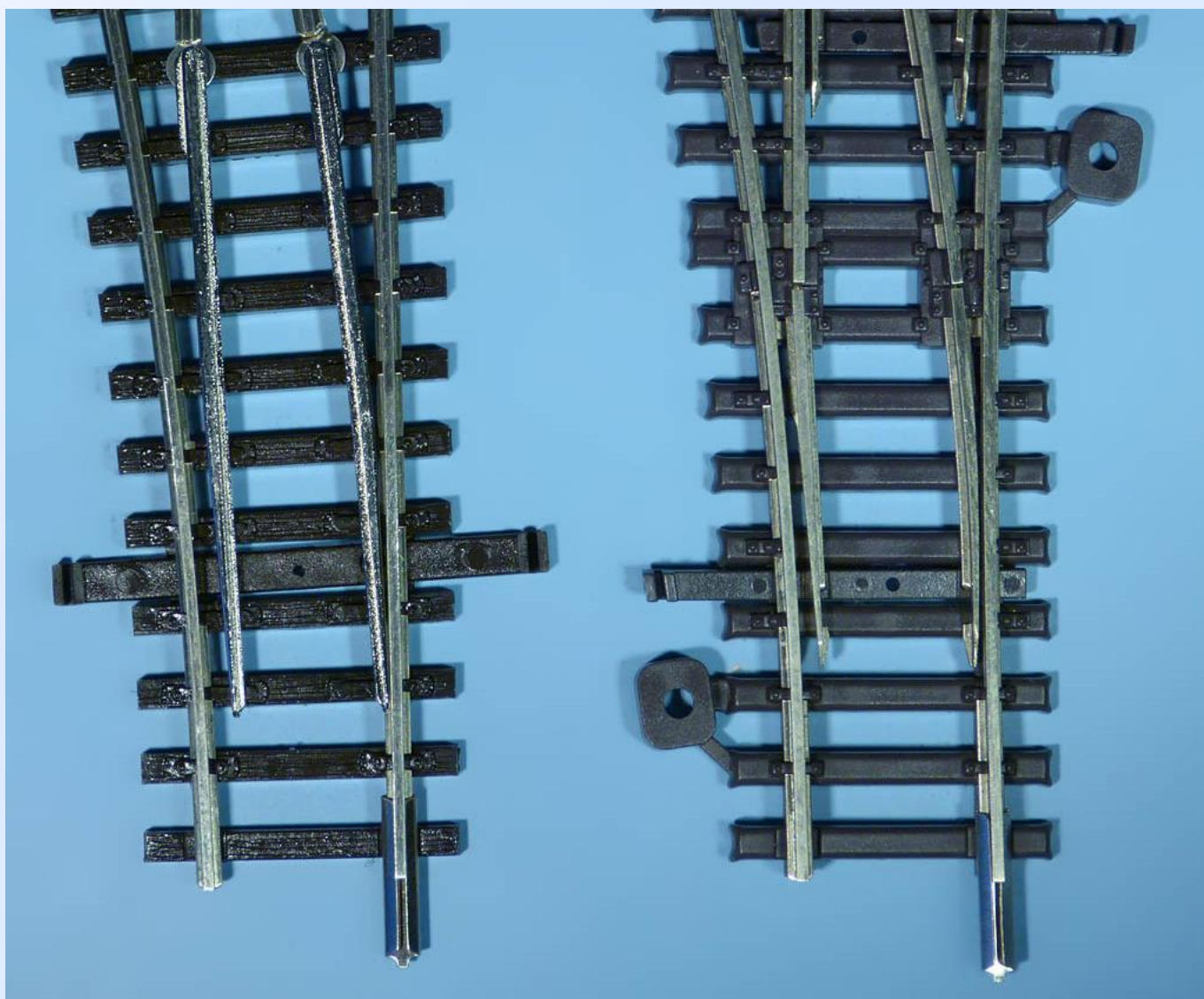
Obr. 1: Celkový pohled na trojcestnou výhybku (DWW).



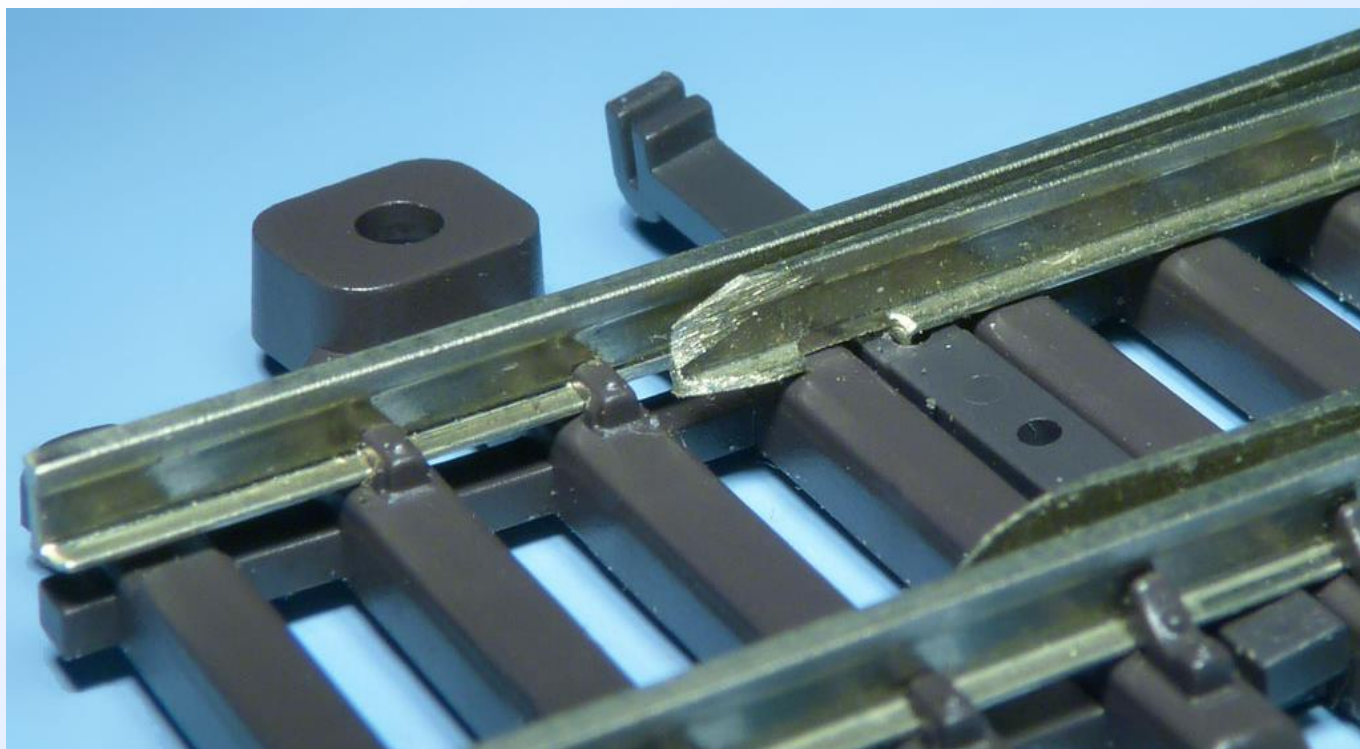
Obr. 2: Geometrie výhybky DWW.



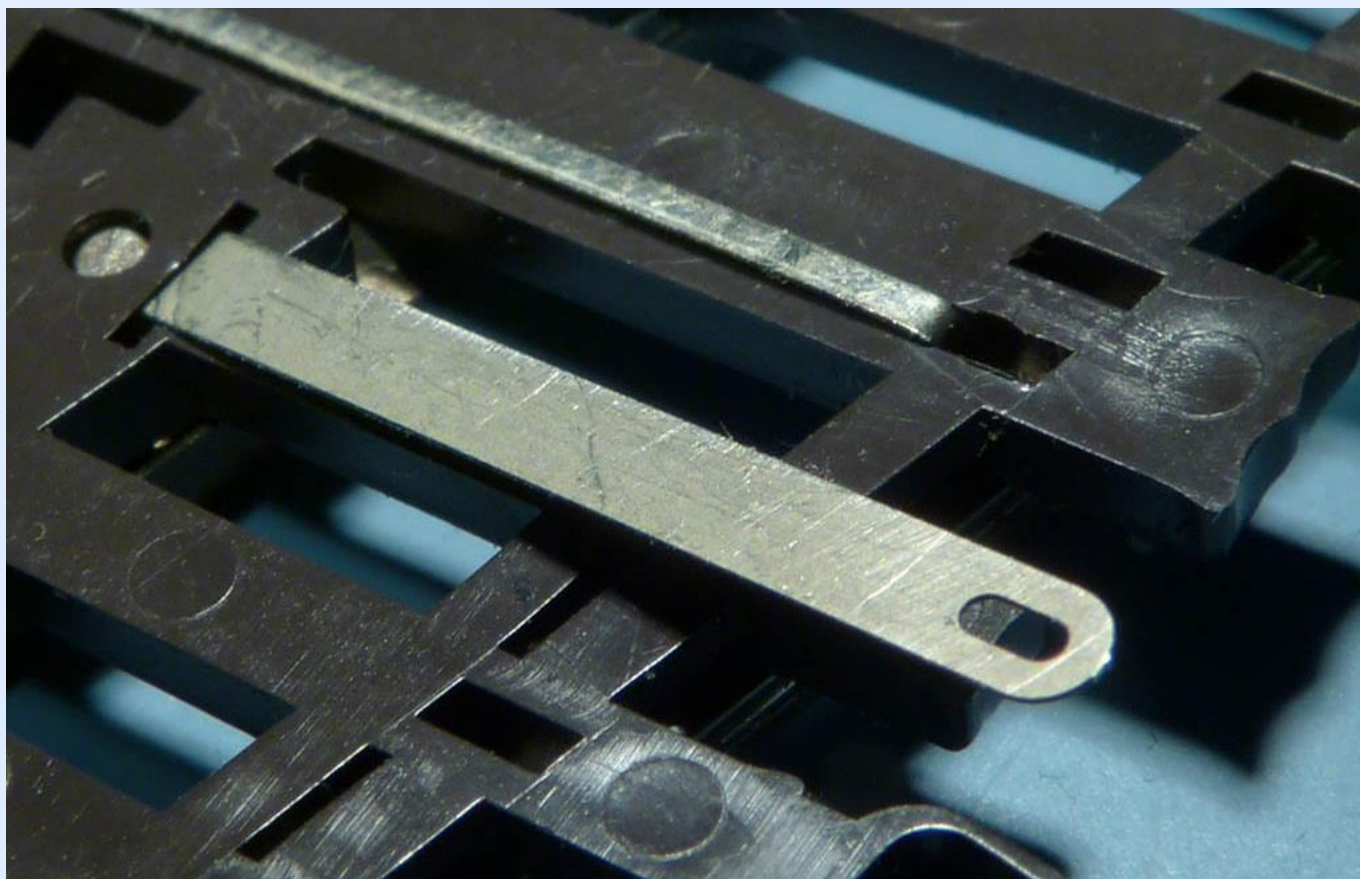
Obr. 3: Detail kovových srdcovek.



Obr. 4: Porovnání délky a uchycení jazyků EW1 a DWW.



Obr. 5: Hrany jazyků a jejich uchycení ve spojovací tyči.



Obr. 6: Napájecí kontakt srdcovky.



Obr. 7: Jeden z úchytů pro elektromagnetický přestavník.



Obr. 8: DWW na nádherném kolejišti tvůrčího týmu Marek Trejbal & Ota Lachman - <http://www.tt-koleje-lt.cz/novinky-1.htm>