

ZKRÁCENÍ SPŘÁHLA 08847 TILLIG (14.11.2007)

Hned v úvodu raději upozorňuji, že níže popisovaná jednoduchá úprava spřáhel se týká i katalogového čísla 08848. Jediným rozdílem mezi těmito dvěma uvedenými produkty je totiž jen počet kusů v balení a tím pádem také cena za jeden kus.

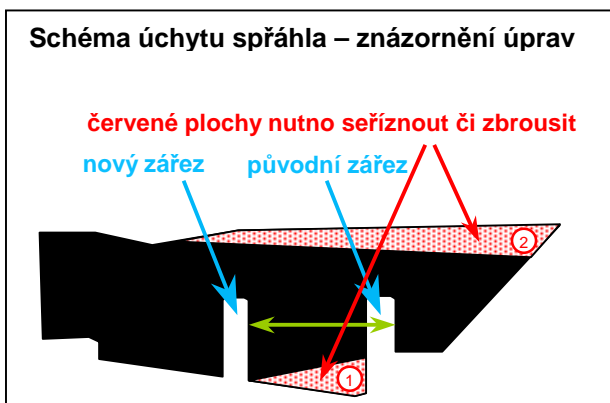
Musím zmínit, že tuto úpravu jsem praktikoval již před lety na klasických BTTB spřáhlech u rychlíkových vozů typu „Y“. Vlastně dodnes na nich tato spřáhla jsou, ještě jsem je nepřezbrojil. Důvodem úpravy je, jak asi každého napadlo, zkrátit vzdálenost mezi vozy, které mají staré drátkové uchycení spřáhla, na provozně vyhovující a přitom zraku lahodící minimum. Nedávno jsem stejný zásah provedl na 4-osých REKO vozech DR, poté jsem je opatřil pevnou spojkou s imitací šroubovky a brzdových hadic – a to tou nejkratší. U těchto vozů to nijak nekomplikuje provoz, jezdí jako ucelená souprava, pouze na koncích vlaku jsou nová spřáhla Tillig.

U vozů, které chceme rozpojovat např. při posunu, pevná spojka být nemůže. Jsou tedy opatřeny běžným spřáhlem. Jak na pozorovatele působí „propastná“ mezera mezi nárazníky, to asi všichni víme. Těch 8 mm (+/-) je opravdu dost a hlavně zbytečně moc. Začal jsem zatím upravovat spřáhla na kratších nákladních 2-osých vozech Es, Z a G a na delším osobním voze Be.

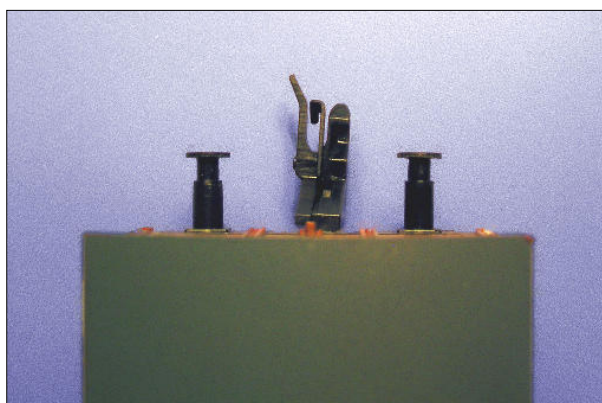
Tak tedy: Úprava spřáhla spočívá ve vytvoření nového zářezu pro drátek. Ten je oproti původnímu posunut asi o 2 mm dále od konce úchyty spřáhla. Tím je umožněno jej hlouběji zasunout (to spřáhlo ☺) a uchytit. Zářez je možno vytvořit několika způsoby. Já, nemaje pražádného profesionálního náčiní, použil jsem obyčejný ostrý odlamovací nůž. Vlastně ani už tak ostrý není, takže jsem musel při řezání malinko více tlačit. Tím jsem docílil toho, že se mi ze začátku povedlo dvě přeříznout (stále mluvím o spřáhlech ☺). Kolega Martin Pinta je lépe vybaven, postup jeho prací najdete na jeho webu www.lokopin.wz.cz/body.htm v příspěvku ze dne 6.11.2007. Já dělal vše pouze zmiňovaným nožem. Provedl jsem opatrně první řez, k němu šikmo druhý, čímž jsem vyříznul jakýsi klín. To proto, aby se spřáhlo nerozlomilo, když se do něho rovnoběžně zařizne půlmilimetrový kus železa dvakrát po sobě na dvou různých místech. Plast nevydrží všechno. Po vytvoření zářezu je nutno ještě po stranách seříznout úchyt zhruba podle schématu, viz. obrázek 1. Přesné hodnoty nemá smysl uvádět, je nutno to zkusit na každém typu vozu. Seříznutí číslo 1 musíme provést kvůli snadnému zasouvání, tam není kladen žádný velký důraz na přesnost, seříznutí číslo 2 je potřeba provést kvůli stranovému vychýlení spřáhla. Pokud totiž do vozu zasunete spřáhlo takto neupravené, bude mírně natočeno doprava (po směru jízdy vozu – obrázek 2). Při spojování dvou vozů s takto vychýleným spřáhlem už může nastat problém. Tam už je potřeba být obezřetnější, seřezával jsem doslova po desetinkách. Seříznete-li moc, materiál bude chybět a spřáhlo se vychýlí naopak doleva. Také jsem u vozů, které to umožňovaly, malinko snížil přítlak drátku. Spřáhlo je zkráceno, má tedy menší páku, je proto vhodné mírně snížit jeho odpor. Ale opravdu opatrně. Dbejte na to, aby se stále vracelo do střední polohy, nesmí „plandat“ ze strany na stranu, mohli byste přijít o možnost relativně bezproblémového svěšování vozů. Také je u některých vozů nutno zkrátit špičku spřáhla, aby nedrhl o rám, ale to poznáte sami. Porovnání původního a upraveného spřáhla je na obrázku 3. Poloha nového zářezu je dobře patrná z obrázku 4. Na úchyty je zespolu vylisované „kolečko“, zadní okraj zářezu je zhruba v jeho polovině, může však být posunut i o několik desetinek vpřed. Obrázek 5 ukazuje vzdálenost mezi vozy bez úpravy spřáhla, obrázek 6 po úpravě. Na obrázku 7 je spojen vůz po úpravě spřáhla s vozem opatřeným kinematikou.

Výsledkem výše popisované činnosti je zkrácená mezera z 8 mm na 4 mm. Povedlo se mi dokonce vytvořit mezeru pouhých 3,4 mm. To je asi mezní hodnota, neboť v oblouku při sunutí je mezi nárazníky opravdu pouze mikromezírka. Bude-li sunut delší a těžší vlak, mohlo by se při ještě menší vzdálenosti stát, že už půjdou nárazníky do sebe a v oblouku se zaklesnou. Při spojení s vozem s kinematikou činí vzdálenost asi 3 mm. Díky kinematice však k zaklesnutí nárazníků v oblouku nedojde. Je radost pohledět na soupravu bez dlouhých mezer mezi nárazníky. Ano, fajnšmekři asi půjdou jinou cestou, kterou Martin rovněž popisuje na svém webu. Jedná se o použití kinematiky firmy Peho. Je to úprava pracnější a rozhodně nákladnější, ale efekt je o to výraznější, takže proč to nezkusit, že. ☺

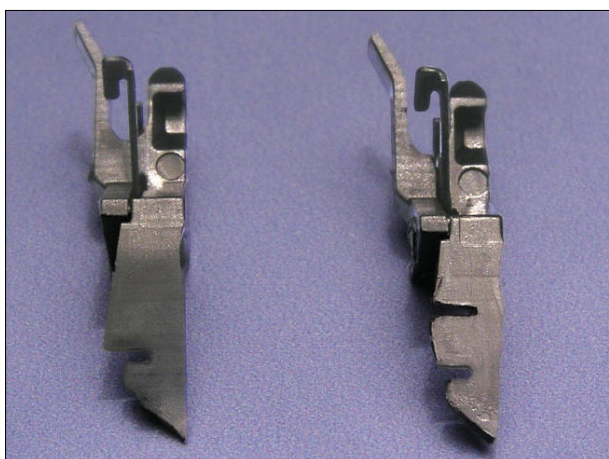
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr.1 – Schéma úchytu spřáhla



Obr.2 – Bez seříznutí se spřáhlo vychyluje doprava



Obr.3 – Porovnání původního a upraveného spřáhla



Obr.4 – Detail upraveného spřáhla



Obr.5 – Dva vozy s původními spřáhly (8 mm)



Obr.6 – Dva vozy s upravenými spřáhly (3,4 - 4 mm)



Obr.7 – Vůz s upraveným spřáhlem a vůz s kinematikou (přibližně 3 mm)