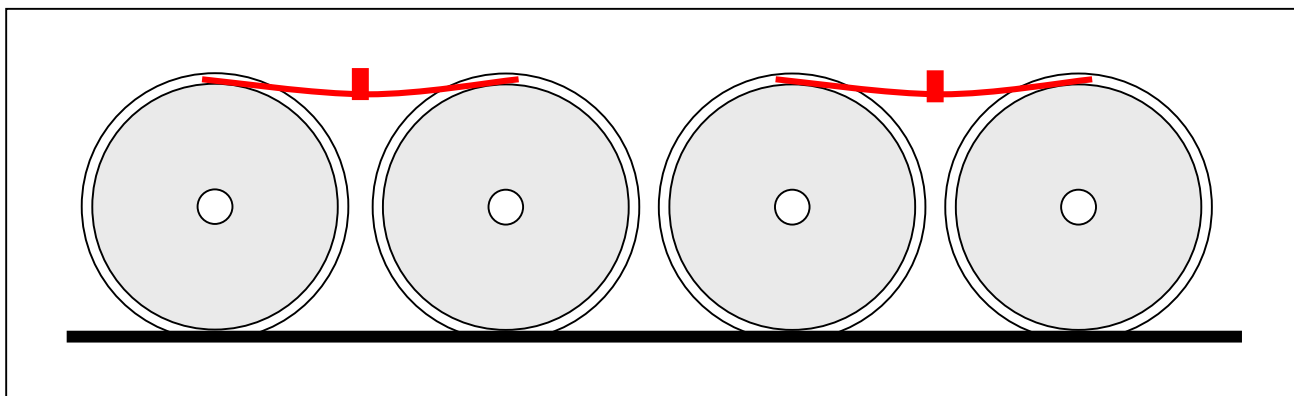


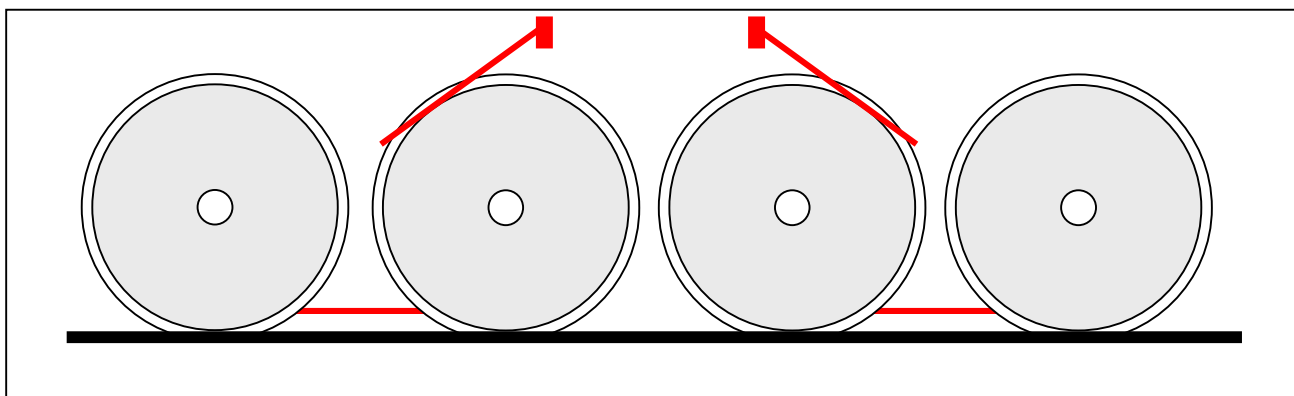
### SBĚR PROUDU U LOKOMOTIVY BR 86 (30.12.2010)

Kolik asi modelářů z komunity TT má doma přepracovanou verzi stroje BR 86? Vzhledem k tomu, že jde o model relativně lehce přepracovatelný do podoby ČSD, předpokládám, že je v našich končinách atraktivní. Tovární podoby ČSD jsme se zatím nedočkali (pominu-li původní BTTB nebo Tilligovu remotorizovanou verzi), tak se český modelář, chce-li československé provedení na svém kolejišti provozovat, musí uchýlit k nějakým úpravám. Další využití má pak tento model jako zdroj pojezdu pro jiné, svépomocí dělané lokomotivy (nebo alespoň pro jednu ☺).

Někteří z majitelů možná postřehli, že sběr proudu u této lokomotivy (a u BR 56) je proveden jinak než u starého modelu (1) a dá se říci, že i poněkud nestandardně. Krajiní nápravy nemají vlastní sběrač v pravém slova smyslu, jejich kola jsou pouze vodivě spojena s koly vnitřních náprav (2, 3 a 4). Teprve od nich je proud veden do útroby stroje sběrači přiléhajícími ke hraně a zadní ploše okolků (3). Jak se však ukázalo v praxi při provozu, není toto řešení nijak zvláště spolehlivé. Správné napájení a plynulost jízdy jsou závislé na sběrači pouze dvou vnitřních náprav. Problém (nečistota, špatné napružení sběrače) se pak projevuje mnohem častěji, než by tomu bylo při samostatném sběru všech čtyř náprav. Co je nám platné, že jsou dobře vodivě spojena kola mezi sebou (nejsou, ale berme to čistě hypoteticky ☺), když „životně důležité“ spojení kol s motorem vede proud podle nálady. ☺



Obr.1 – Umístění sběračů na původní verzi modelu z konce 70. let 20. století.



Obr.2 – Umístění sběračů na současně přepracované verzi modelu.

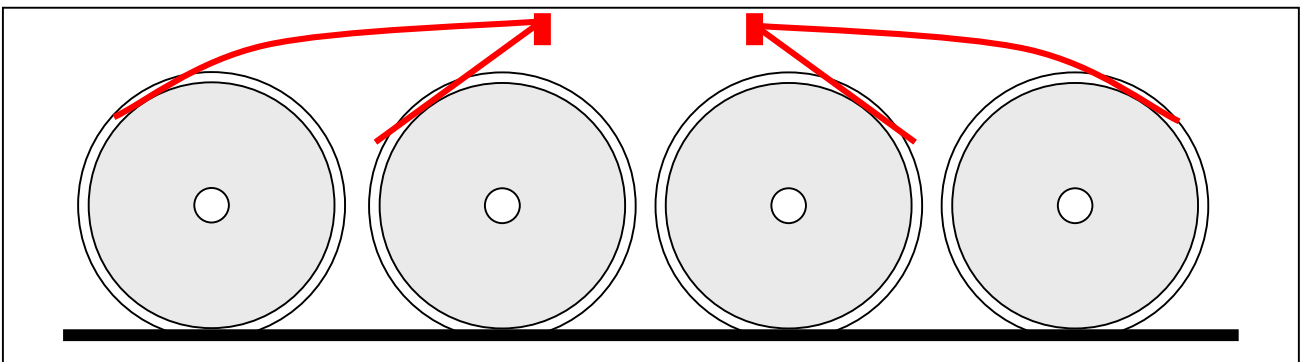


Obr.3 – Propojení krajních náprav s vnitřními.



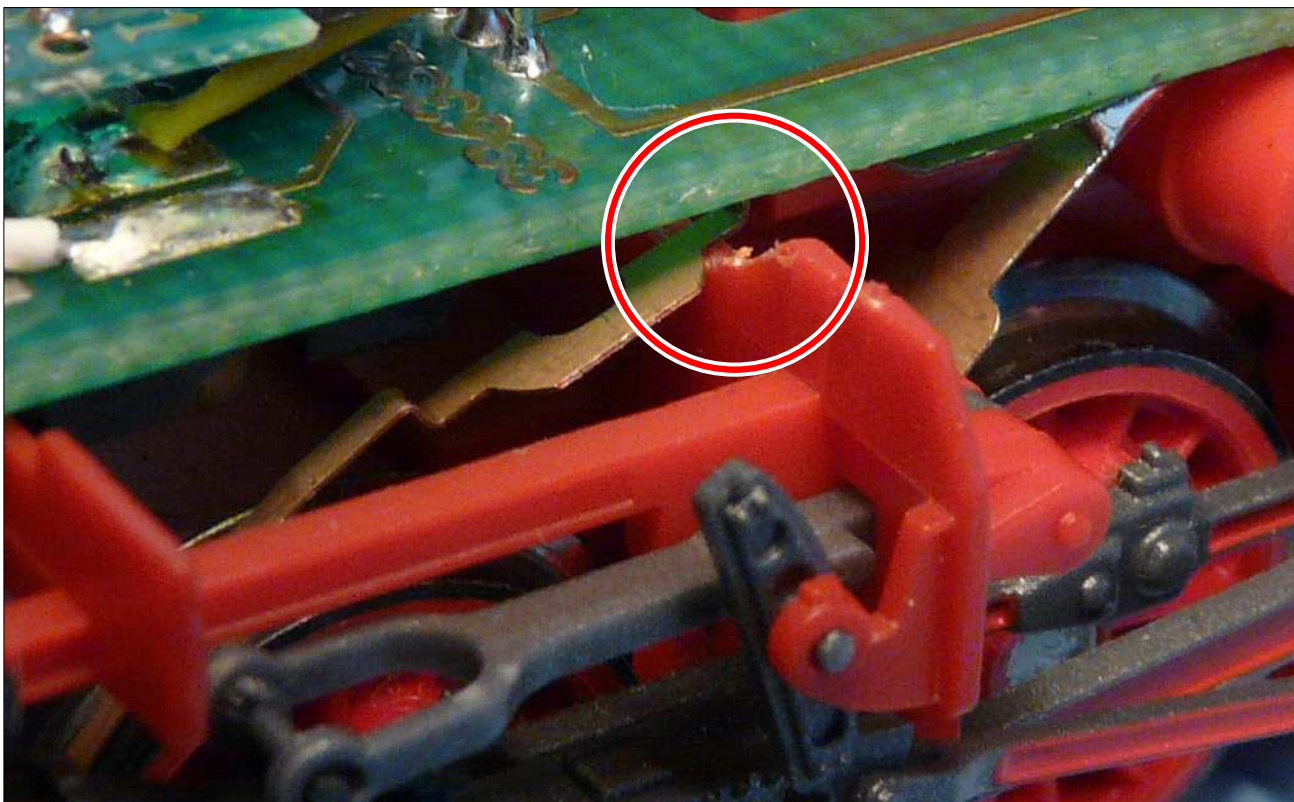
Obr.4 – Sběrače na vnitřních nápravách.

Musím říci, že problémy při jízdě nastávaly poměrně často, navíc tyto zkušenosti mám potvrzeny i od dalších dvou majitelů modelu. Chvilí jsem to vydržel, trpělivě čistil koleje i sběrače, ale nakonec mi došlo, že bude lepší si s tím trochu pohrát a sběr proudu vylepšit. Nebylo potřeba shánět žádný materiál, postačí stávající plíšky. Ty, co propojovaly krajní nápravy s vnitřními, posloužily dobře pro výrobu sběračů krajních náprav. Trochu jsem je upravil a vyzkoušel, jestli jsou dostatečně dlouhé, aby dosáhly od kola až k místu, kde je uchycení těch původních. Výsledek zkoušky byl uspokojující, takže mi zbývalo jen správně je naohýbat (prolisy je možné srovnat), zasunout mezi plošný spoj a sběrače vnitřních náprav a opatrně zakápnout cínem. Vše proběhlo bez zádrhelu, pouze k přední nápravě je trochu horší přístup a pár pokusů se nezdařilo, vždy se to hnulo a mohl jsem to tam cpát znovu. © Navíc je tam potřeba „odebrat“ trochu plastu z rámu mezi první a druhou nápravou kvůli volnému pohybu sběrače (6). Umístění nových sběračů ukazuje schéma na obrázku 5 a následující fotografie. Díky délce plíšku je možné jej dostatečně napružit, aby byl zajištěn kontakt s kolem v každém případě.

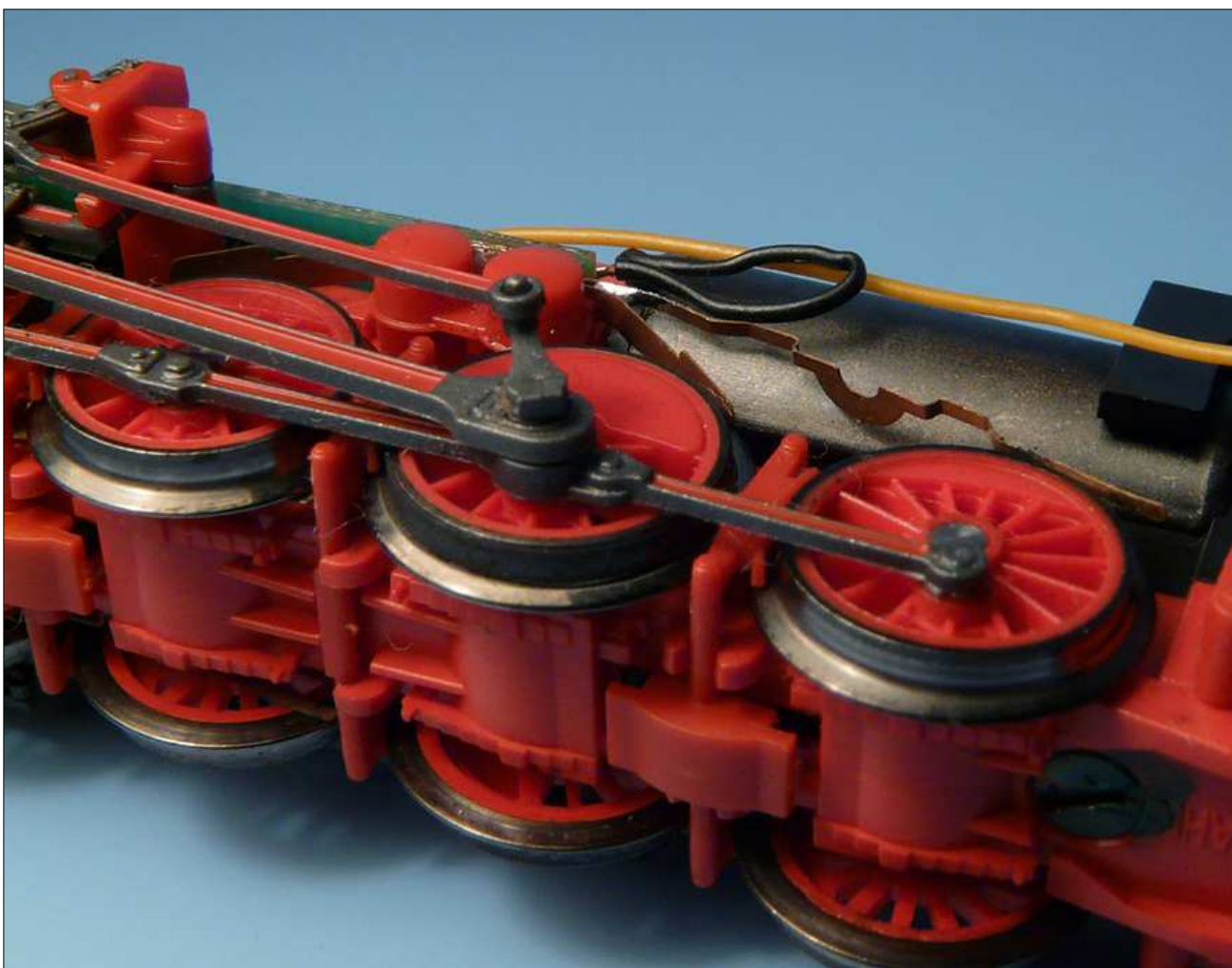


Obr.5 – Schéma přepracovaného sbírání proudu.



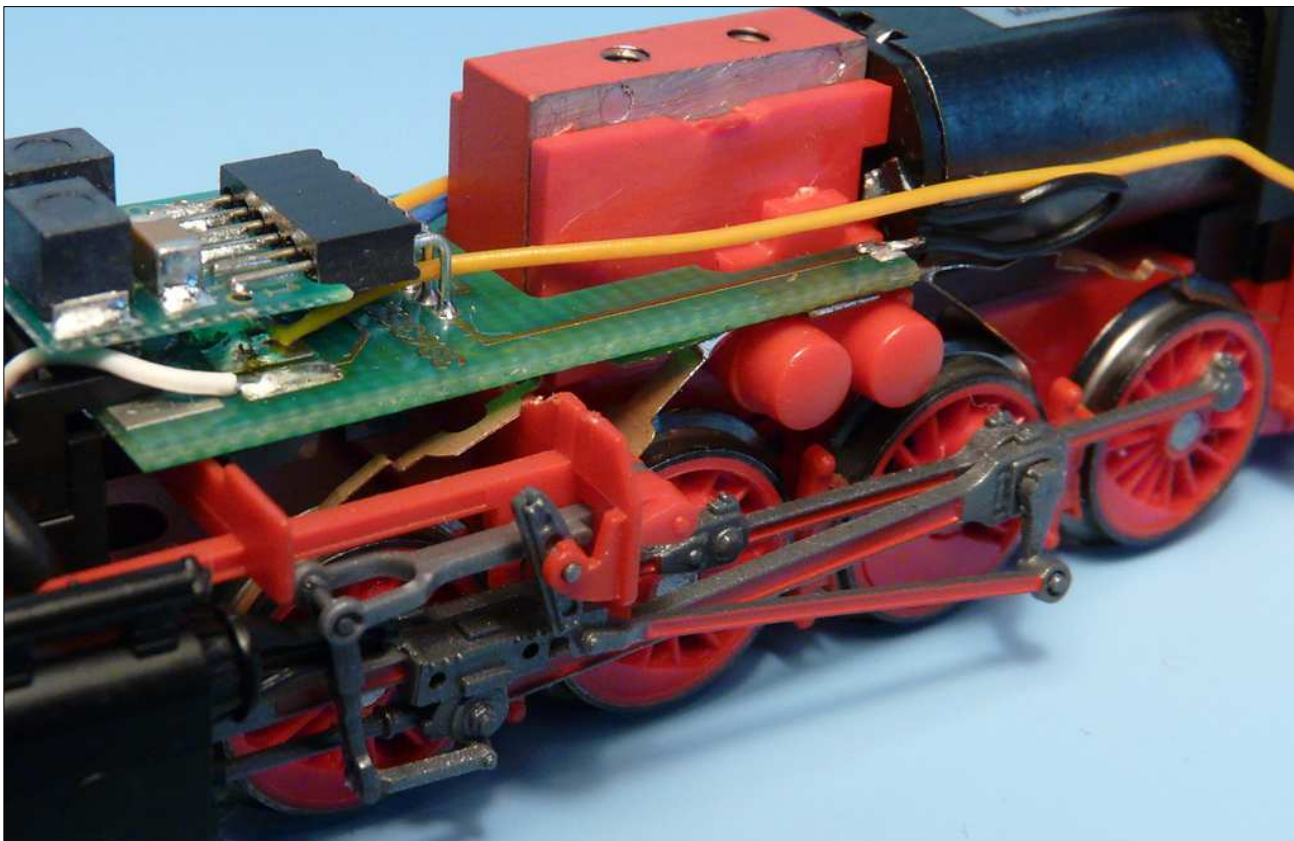


Obr.6 – Místo, kde je nutno odříznout část rámu kvůli volnému pohybu sběrače.



Obr.7 – Sběrače po úpravě





Obr.8 – Sběrače po úpravě



Obr.9 – Nový sběrač jsem zasunul mezi plošný spoj a sběrače vnitřních náprav a opatrně zakápnul cínem.

Po této úpravě se jízdní vlastnosti, resp. sběr proudu velice zlepšil. K zastavení nebo cuknutí stroje dochází opravdu velice zřídka, příčinou je v takovém případě spíše nečistota na výhybce s plastovou srdcovkou nebo špatný kontakt v pohyblivé části jejího jazyka.

Téměř stejně konstruovaná je i lokomotiva BR 56. Tam se však naštěstí problémy díky napájení ze dvou náprav tendru neprojevují. Záměrně píšu „téměř“, neboť úplně stejné to není. Na první nápravu by se asi nový sběrač dával velice obtížně, protože sběrač druhé nápravy je špatně přístupný a nebylo by kam pájet.

Pokud váš model trpí stejným neduhem, zvažte zde uvedenou úpravu. Výsledek je velice dobrý a rozdíl mezi původním a novým způsobem sběru proudu je opravdu znát.