

# Přepravní box na vozidla (ve velikosti N)

31. srpna 2005



Vzhledem k tomu, že již přes dva roky vozím na zababovská setkání větší množství vagónů a lokomotiv (řádově přes 100 kusů), narážel jsem opakovaně na problém jejich bezpečné přepravy, rychlého vybalení na začátku a balení na konci setkání. Všechna vozidla jsem dosud vozil v originálních firemních krabičkách, takže vyndat je všechny z krabiček nebo je zase uklidit zpět byla akce téměř na hodinu. Navíc velká část mých vagónů je původem od firmy Piko, do jejichž papírových krabiček není vidět, takže k uvedeným potížím se přidávala ještě špatná orientace při hledání nějakého konkrétního vozidla (a to i přes vlastní systém orientačních popisů na krabičkách).

Prvním zajímavým řešením se zdály být hliníkové kufříky na nářadí, do nichž se vkládají dřevěná plata s přihrádkami na vozidla, jak bylo možné vidět u našich německých kolegů z FREMO například na mezinárodním setkání v Milevsku v roce 2004 ([reportáž zde](#)). Překližková plata jsou jistě dostatečně pevná, ale odrazovala mne zdánlivá pracnost při jejich výrobě a dále se mi nezdály dostatečně šetrné k uloženým vozidlům, takže v případě volby tohoto řešení bych je musel doplnit o nějaké „polstrování“ jednotlivých přihrádek.

Ke konečnému řešení, které jsem nakonec zvolil, mne přivedl kolega ze zababovské sekce TT Pavel Štěpánek, který si postavil plata podobná německým, ale jako materiál zvolil jednoduchou a všem dobře známou

karimatku. Viděl jsem u Pavla funkční vzorek a řešení se mi zalíbilo. Zvolený materiál má totiž pro mne řadu předností:

- + nízká cena
- + snadnost opracování
- + lehkost
- + snadné lepení (tavným lepidlem)

Velkou nevýhodou je průhyb materiálu, který se projevuje při větším zatížení. Částečně se dá průhyb zmírnit vhodným rozvržením příhrádek a výztuh na ploše, ale při opravdu hustém uspořádání vagónů mu prostě nezabráníme. Tento problém se řádově zvětšuje při ukládání lokomotiv, kde by asi bylo nutné základní desku každého zásobníku podlepit překližkou nebo jinou pevnou deskou. Proto zatím lokomotivy tímto způsobem neskladují.

Na rozdíl od Pavla jsem z estetických důvodů volil karimatku jednovrstvou s neutrální šedou barvou. Karimatky jsem zakoupil při jarní akci v Makru za pouhých 49 Kč za kus.

Potřebné nářadí a pomůcky:

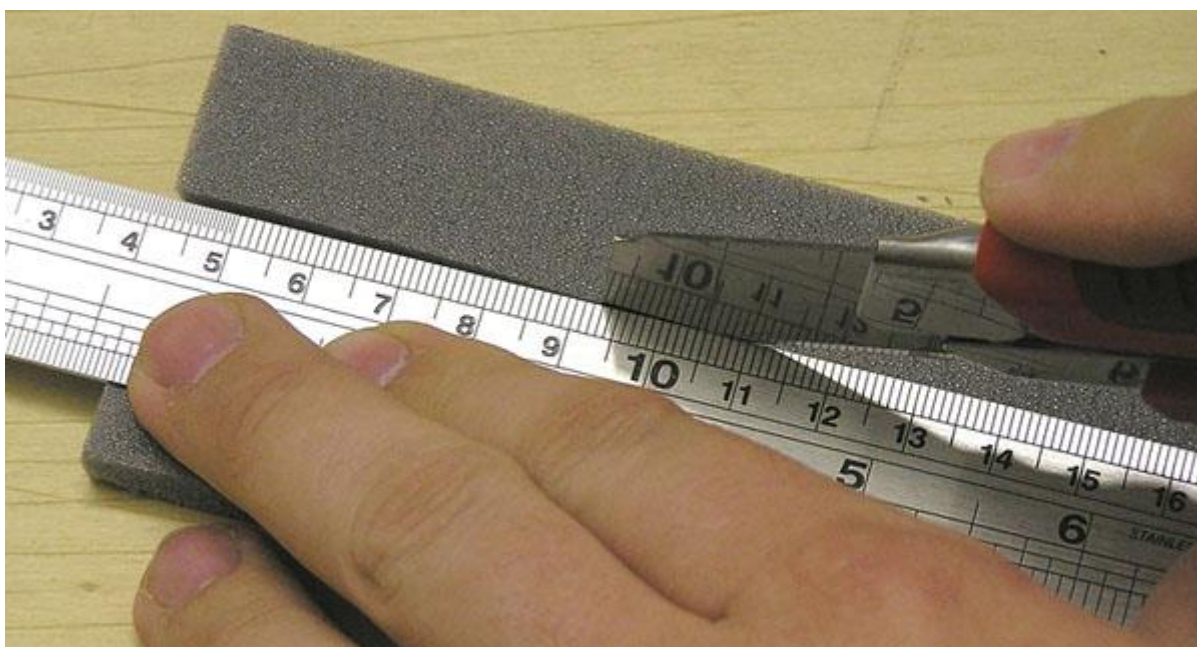
- modelářský nůž na řezání karimatky
- propisovačku na označování míst pro řezání
- tavná pistole + lepící tyčinky (nejsou na fotografii)
- úhelník
- kovové pravítko (podle něj řežeme kratší části)
- delší rovný kovový předmět (podle něj řežeme delší části, já jsem zvolil vodováhu)
- řezací podložka (jakýkoliv rovný materiál, na němž svým nožem nezpůsobíte velkou škodu)

## Vlastní postup

1. Z karimatky si nařežeme jednak základní desky, jejichž rozměr je dán vnitřním rozměrem kufříku (samozřejmě s jistou tolerancí, aby šly do kufříku volně vkládat a vyndávat, doporučuji na každé straně rezervu alespoň 5mm)



2. Dále si z karimatky nařezeme základní přepážkové pásy, jejichž šířka je dána šířkou vozidel, která budete v boxu skladovat (v mém případě pro velikost N jsem řezal pásy široké 20 mm; na fotografii přehledu nářadí a materiálu je patrná jak nařezaná základní deska, tak několik přepážkových pásků)



3. Začneme nalepením obvodových pásků. Pásy lepíme tak, že na jejich hranu naneseeme tavné lepidlo a velmi rychle přitiskneme hranou k základní

desce. Je důležité vyzkoušet si maximální délku, kterou jste schopni bezpečně nalepit, než lepidlo začne tuhnout, protože jinak spoj nemusí být dostatečně pevný. Já jsem lepil najednou maximálně 20 cm, delší pásky jsem lepil nadvakrát.



4. Po nalepení obvodových pásků začneme lepit vnitřní příčky. Protože jsem se rozhodl nestavět univerzální plata, ale udělat každé plato na míru jednotlivým vozidlům, měl jsem při lepení příslušné vagóny vždy po ruce a vzdálenost příček před jejich přilepením jsem určoval přímo samotnými vozidly, jak je patrné z fotografie.



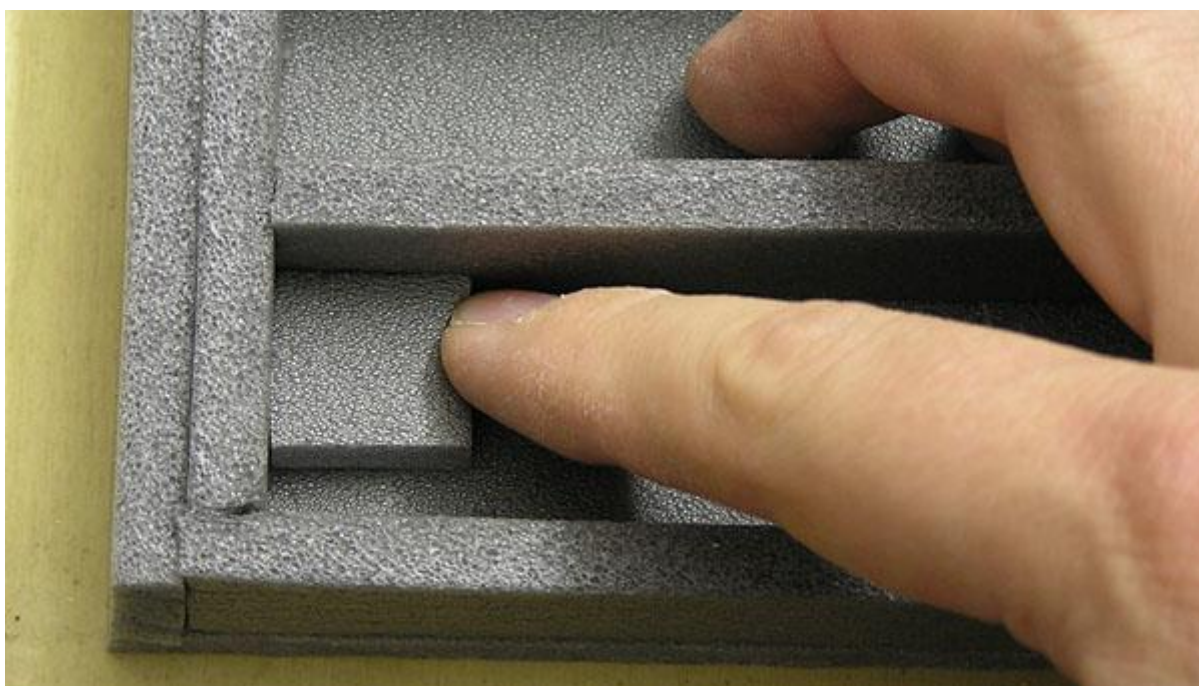
5. Na další fotografii je patrné, jak se pásek s naneseným lepidlem postupně a dostatečně rychle musí přitisknout na základní desku. V tomto případě je lepena zdvojená páska, která má přispět k vyztužení konstrukce vůči průhybu.



6. Ve spodní části plata pro osobní vagóny jsem zvolil příčné uspořádání z důvodu zmenšení možných průhybů. Jednotlivé příčky jsou opět lepeny přesně podle polohy vagónů, které tam budou později umístěny. Je potřeba postupovat opatrně, abychom případně přetékajícím lepidlem nepotřísnilí vagóny. Na fotografii je opět patrné zdvojení jedné z příček k eliminaci průhybů, v tomto případě šlo o příčku obvodovou.



7. Po dokončení „boxů“ na jednotlivá vozidla je vhodné polohu vagónů v přihrádce zafixovat vlepením distančních vložek, jejichž tvar jsem vždy vyřízl na míru každému vozidlu. I zde je použito tavné lepidlo, takže spoj je dostatečně pevný během několika sekund.



8. Po zatuhnutí lepidla si ověříme přesnost své práce vložení vozidla.



9. Celkový výsledek po dokončení prvního plata mne přesvědčil o tom, že toto řešení mi vyhovuje. Byl jsem příjemně překvapen, kolik vozidel se mi podařilo umístit na jedno plato. Kromě všech výše uvedených výhod je zvolený způsob skladování a přepravy modelů i prostorově úsporný.



To se ostatně potvrdilo po dokončení dalších plat. Téměř všechny své N-kové vagóny se mi podařilo umístit do jediného (!) kufříku. K úplné spokojenosti mi zbývalo už jen dokončit dílo přilepením kartónových madel ke spodním platům, která usnadňují jejich vyjímání ze dna kufříku.

Tento způsob přepravy modelů měl premiéru v červnu 2005 na setkání N modulů v Blansku ([reportáž zde](#)) a mohu potvrdit, že splnil všechna má očekávání, které jsem před jeho stavbou měl. Netvrdím, že je to jediné správné a optimální řešení přepravy vagónů, ale mně vyhovuje. Jistě je možné provést řadu zlepšení či úprav, proto velmi ocením zkušenosti případných dalších stavitelů.

*Text a foto: Dan Buchtela, Zababov, sekce N-scale*