



Po více než půlroce od posledního provozního setkání s N moduly jsme se znovu sešli počátkem května v Dobřichovicích u Prahy, abychom společně s kamarády a s naším nejoblíbenějším koníčkem strávili příjemné čtyři dny. Další čtyři dny, kdy se naše jinak osamělé a v různých koutech republiky odpočívající moduly sešly na jednom místě a spojily se v jeden úchvatný provozní celek, do něhož přibyly i zcela nové přírůstky.

Hned od prvního dne bylo jasné, že těch posledních půl roku nespadlo pod stůl, ale že téměř každý z nás ve své dílničce, sklepě nebo i obývacím pokoji věnoval desítky hodin tomu, aby se mohl na příštím setkání pochlubit svými pokroky a aby tak přispěl k dalšímu posunu našeho modulového kolejiště směrem k vytčenému cíli. Z pohledu novinek a zajímavostí lze zpětně konstatovat, že setkání v Dobřichovicích bylo pro N-kovou modulovku téměř „revoluční“. Proč? No schválně posuďte sami...

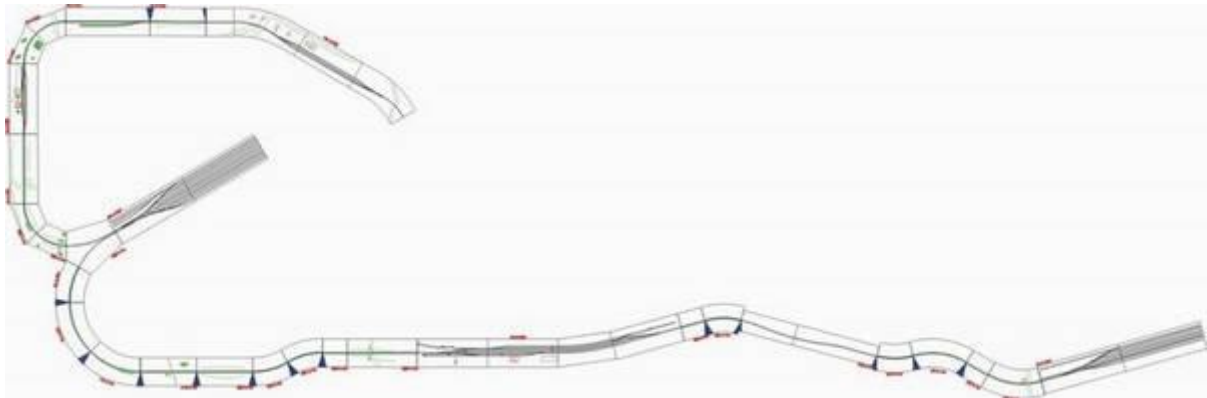
- realizovaná sestava představovala dosud nejdelší layout v historii naší modulovky
- díky zařazení nového modulu větvení tratí jsme měli poprvé kolejiště se dvěma tratěmi, lokálkou a „transverzálou“
- na setkání si odbyla premiéru stanice Horní Blatná
- další premiéru si v Dobřichovicích odbyla nová podoba stanice Podolí, která nyní dosahuje celkové délky 4 metry s nejdelší dopravní kolejí 2,4m a u které byl současně s rozšířením kolejiště zvýšen počet dopravních kolejí ze dvou na tři,
- poprvé byly zařazeny moduly s kolejnicemi profilu Code 40

- premiéru si ale odbyl i systém řízení stanice Podolí softwarem používaným i na skutečné železnici
- do sestavy byl zařazen první blok modulů se zcela dokončenou krajinou
- v rámci přípravy na Fremo setkání v Milevsku (8/2004) jsme měli dvoudenní návštěvu N-kařů z Fremo (z Frankfurtu), kteří se s námi plně a bez problémů zapojili do provozu

Nyní tedy stručně k těm nejzajímavějším bodům.

Realizovaná sestava

V Dobřichovicích se poprvé objevily některé nové klíčové moduly, které nám umožnily sestavit provozně zajímavější kolejiště, než jsme stavěli doposud. Základ sestavy představovala známá skrytá stanice Brno, z níž vybíhaly dvě trati. Na jedné straně hlavní trať vedoucí přes stanici Podolí do skryté stanice Staré Splavy, na straně druhé jsme poprvé v historii zapojili větev místní dráhy, na níž ležely stanice Ondřejov, dále z širé trati odbočující vlečka k pile a jako koncová byla zařazena nová stanice Horní Blatná.



Mezi ty nové klíčové moduly patřil modul Libora Schmidta, který navazuje na dvoukolejné zhlaví skryté stanice Brno a umožňuje větvení dvou tratí.



Další historickou událostí v rámci naší sestavy bylo premiérové nasazení lokálkové stanice Horní Blatná, kterou její autor Pavel Kvasnica staví přesně dle reálné předlohy ležící na trati Karlovy Vary – Potůčky. Přestože stanice má do svého úplného dokončení ještě daleko a v Dobřichovicích byla přítomna ve formě technicky sjízdného minima, představovala výrazné obohacení provozu a umožnila nám tak vlastně realizovat provoz na samostatné lokálkové větvi. Na přiložených snímcích vidíte jednak hrdého autora při vybalování modulů stanice z přepravní bedny a na druhém snímku pak slavnostní příjezd prvního pravidelného vlaku do stanice Horní Blatná.



Vlevo pyšný autor stanice Horní Blatná při vybalování modulů po příjezdu do Dobřichovic. Na pravém snímku pak slavnostní příjezd prvního pravidelného vlaku do této stanice. Za ovládacím pultem

"dvěstěčtyřicítky" neseď nikdo jiný než opět sám autor stanice Pavel Kvasnica.

Další již zmíněnou novinkou byla nová podoba stanice Podolí. Zatímco dříve byla tato stanice se dvěma dopravními kolejemi v přímé ose na modulech celkové délky nedosahující tří metrů, nyní bylo její kolejiště rozšířeno a díky novým dvěma středním dílům i prodlouženo a mírně zahnuto. Díky tomu má nejdelší dopravní kolej v Podolí délku 2,4 metrů, což po přepočtu odpovídá 384 metrům ve skutečnosti!!! I nezasvěcenému tak musí být zcela jasné, že N-kové kolejiště nebude mít zapotřebí nežádoucích kompromisů při znázorňování reálného provozu. Stanici Podolí nyní čeká kompletní osazení návěstidly a finální povrchová úprava krajiny.



Kosmetickou drobnost ve srovnání s předchozím pak už představovalo zařazení nového typu modulů, tzv. „žolíků“. Jde o velmi krátké moduly, které mají na svých protějších koncích různé typy mechanického rozhraní, takže v případě možnosti umožňují plynulý přechod mezi moduly se svahovým a rovným rozhraním. Vedle toho však budou všechny tyto moduly vybaveny univerzální šachtou pro návěstidlo, takže je bude možné dle potřeby použít i jako návěstní modul např. pro vjezdové návěstidlo. Obě tyto výhody poskytují mnohem větší volnost a flexibilitu při plánování modulové sestavy pro setkání. Za pozornost stojí možná i to, že na těchto modulech bylo poprvé v Zababově použito kolejivo s výškou kolejnice 1mm, tedy odpovídající tzv. Code 40. Jde o upravené kolejivo firmy Micro Engineering a kromě čtyř „žolíků“ bylo toto kolejivo použito rovněž na jednom rovném a dvou obloukových modulech. Provozní praxe nám potvrdila předpokládanou bezproblémovou sjízdnost tohoto kolejiva i vozidly s nesníženými okolkami za dodržení zásady, že z vnitřní strany jsou kolejnice v celé výšce svého profilu zcela volné bez jakýchkoliv imitací úchytů či dalších překážek.



Na levém obrázku je vidět tzv. "žolík" s provedeným základem reliéfu budoucí krajiny. Kovové "plošinky" s otvorem podél koleje na obou koncích modulu jsou šachty pro návěstidla. Druhý obrázek představuje detailní snímek stroje T458 na upraveném kolejivu Micro Engineering Code 40.

System řízení provozu

Jako vždy byla do všech stanic na sestavě zavedena místní telefonní síť, díky níž jsme přesně dle skutečnosti prováděli nabídku a odhlášku vlaků, stejně jako znázorňovali provoz na místní trati podle předpisu pro zjednodušenou dopravu D3. Výpravčí ve stanici Brno, který byl zároveň dirigujícím dispečerem pro místní trať, se ale pořádně zapotil, takže pro příště bude patrně nutné tyto dvě funkce rozdělit a dirigujícího dispečera umístit do některé stanice lokálky.

Co však bylo v řízení provozu novinkou, byl systém řízení stanice Podolí. Napojení jejího ovládání na PC není v Zababově ničím novým, ovšem ve spojení se SW používaným na skutečné železnici a s použitím indikace obsazenosti kolejových úseků šlo o novinku zásadního významu. Úspěšné nasazení tohoto systému, jeho plná funkčnost a prokázaná spolehlivost po všechny dny provozu byly ovšem podmíněny obrovským rozsahem přípravy, ať už při instalaci samotného el. vybavení modulů, přes přípravu SW zázemí až po vybavení vozů „šuntujícími“ dvojkolími.



Snímek ovládacího displeje stanice Podolí na levém obrázku vypadá jednoduše. Ale začátečník v roli výpravčího má zřejmě přesto nějaké potíže, takže potřeboval radu zkušenějšího kolegy. Aneb: "Dva kohouti na jednom smetišti..." :-)

Však také lakování dvojkolí odporovým lakem přímo na místě dokázalo ukousnout velkou část z prvního dne setkání, protože nalakovat a proměřit několik set dvojkolí není zrovna hračka. Díky společnému nasazení se ale i tento velký úkol podařilo úspěšně zvládnout a tak v dalších dnech zasvěcení jen žasli, že výpravčí v Podolí má přehled skutečně o každém kolu ve své stanici. A že se nám tahle dřina s lakováním koleček vyplatila se brzy ukáže i při nasazení modulu přejezdového zařízení, který bude rovněž pracovat dle svého velkého vzoru s indikací obsazenosti kolejových úseků. A tak rozpoznání opravdu každého vagónu na trati bude podmínkou úspěšné funkčnosti tohoto systému.



Na lakování koleček odporovým lakem se vrhl každý, kdo měl volné ruce, díky čemuž jsme zvládli za jedno odpoledne nalakovat a změřit stovky dvojkolí. Na druhém snímku je dobře vidět centrální pracoviště a středobod N-kové sestavy, který představoval dlouhý stůl u skryté stanice Brno. Stal se tak v Dobřichovicích jakýmsi neoficiálním centrem N-kařů.

Ted' už jen zbývá těšit se na osazení návěstidel v Podolí a stanice bude moci být klidně řízena ze zcela jiného místa kolejiště. Ostatně i tuto novinku jsme krátce vyzkoušeli, byť zatím jen v rámci testování. Možná namítnete, že v tomto se trochu vzdalujeme ideálu počátku 70. let, které se snažíme modelovat, ale jde svým způsobem o kompromis mezi počtem lidí potřebných pro řízení provozu a počtem účastníků setkání.

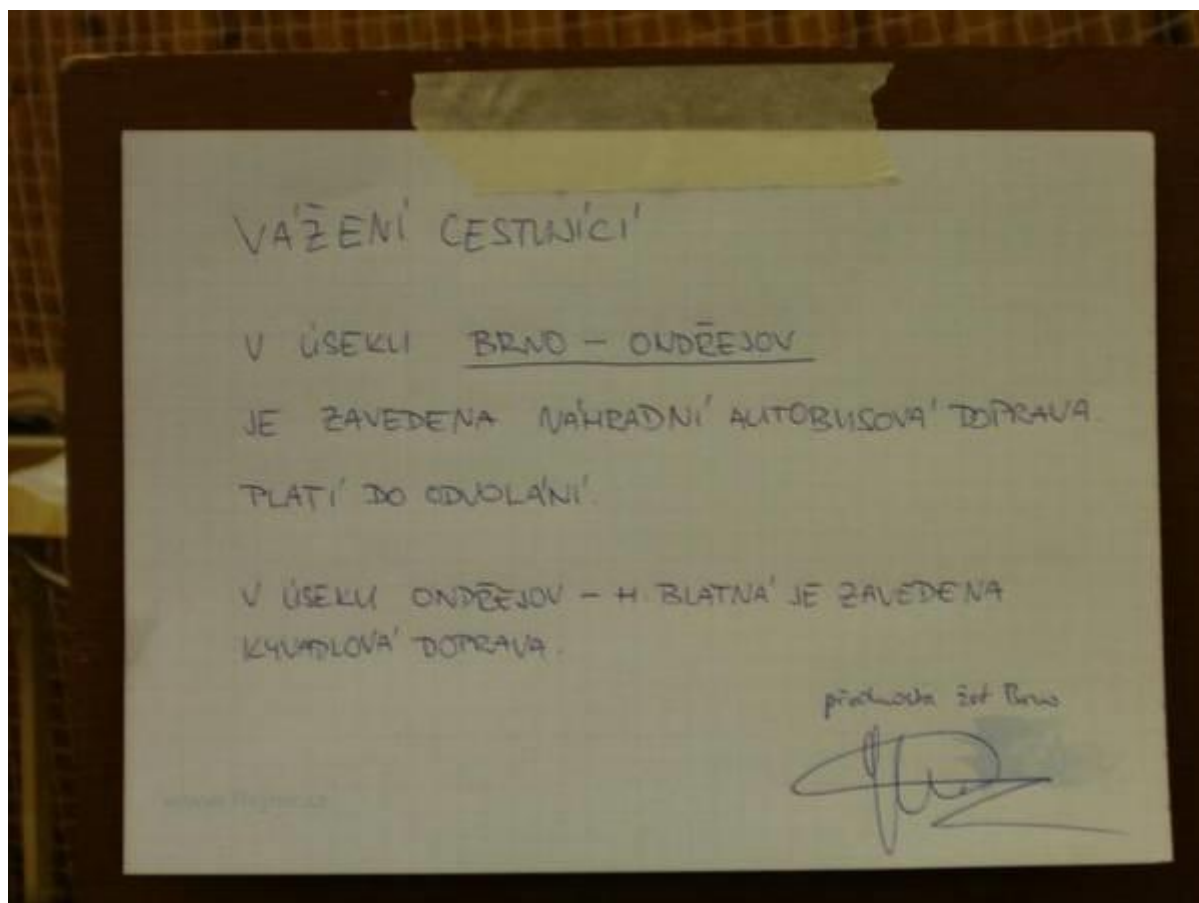
Provoz

Jak už je zvykem, jezdilo se podle předem připraveného GVD, každý strojvedoucí měl k dispozici svůj SJŘ, ve kterém si vyhledával ty „své“ vlaky přesně podle turnusu, který na daný den dostal přidělen. K dispozici bylo celkem šest turnusů, takže ani při několikanásobném opakování jízd dle GVD se účastníci opravdu nemuseli obávat nudy a stereotypu. Modelový čas byl zrychlen v poměru 1:6 a modelový den znázorňoval provoz v rozsahu 4:00-22:00.



Zatím jsme stále ještě nevyzkoušeli jízdu nákladních vlaků s vozovými kartami, takže v tomto směru nás čeká v srpnu v Milevsku ostrá premiéra.

A že i na modelovém kolejišti může dojít k mimořádným událostem, dosvědčuje nehoda MOs do Horní Blatné, kde těsně za výjezdem z Brna došlo k vyšinutí a následnému překlopení osobního vozu Balm. Vše se nešťěstí obešlo bez zranění. Ani tato mimořádnost však neměla vliv na přepravu cestujících do škol a do zaměstnání, protože obětavostí všech zúčastněných pracovníků dráhy byla operativně zavedena náhradní autobusová doprava z Brna do Ondřejova a kyvadlová doprava mezi Ondřejovem a Horní Blatnou



Krajina na modulech

Konečně se dostáváme do fáze, kdy naše moduly jsou mechanicky i elektricky spolehlivé a jejich počet je uspokojivý. A tak je logické, že nyní přichází čas na jejich kompletní dokončování. Díky tomu se pomalu odsouvá do minulosti ježdění na bílých modulech nebo dokonce jen na dřevu a čím dál více se blížíme do fáze, kdy si skutečně budeme moci vychutnávat jízdu věrohodným modelem překrásné české krajiny. První takový příslib nám především díky vydatné pomoci dvou nových členů dal sestavený ucelený blok modulů s kompletně dokončenou krajinou, jenž byl předmětem zájmu mnoha objektivů kamer i fotoaparátů. Aby také ne, když zde bylo možné pořídit takovéto lákavé záběry...







Naši hosté

Využili jsme příznivé polohy Dobřichovic ve středu české kotliny a v blízkosti hlavního města a pozvali tak na toto setkání větší množství nám známých N-kařů, se kterými jsme se chtěli podělit o své dílo, pohovořit o té naší oblíbené velikosti a přiznejme, možná je i trochu navnadit, jestli by si tu modulovku nechtěli také zkusit a přiložit tak své stéblo ke zdárnému společnému dílu.



Zababovská "zamračená" v čele posázavského pacifiku, v němž jsou zařazeny vozy Bmo našeho hosta Petra Sporera.

Naši hosté se tak mohli nejen aktivně zapojit do provozu, převzít si některý neobsazený turnus a pomoci nám plnit mnohdy náročný GVD poloviny sedmdesátých let v roli strojvedoucího, ale někteří využili i možnosti pochlubit se nám se svými vlastnoručně stavěnými vozidly našich drah, projet se s nimi po našem kolejišti a samozřejmě pořídit

neopakovatelné snímky svých vozidel. Pevně věřím, že tyto návštěvy znamenaly pro všechny zúčastněné oboustrannou inspiraci a nezůstanou posledním kontaktem.



Vlastnoručně stavěné modely vozidel, kterými se přišel pochlubit jeden z našich dobřichovických hostů Petr Sporer.

Vedle českých N-kařů jsme však do Dobřichovic pozvali naše staré známe z Elmenhorstu a z Braunlage, německé kolegy z N-kové odnože Fremo N-RE. Přijeli k nám velmi zvědaví, jak na tom vlastně s tou modulovkou ti Češi jsou, když tak vehementně usilují o uspořádání N-kového setkání v Milevsku letos v srpnu. Dosud totiž naše dílo viděli jen na fotografiích -jednak při naší osobní prezentaci v Elmenhorstu, a jednak na našich webových reportážích. Podle všech informací odjízděli po dvou nabitých dnech společného ježdění velmi příjemně překvapeni a celí natěšení na Milevsko. Zdá se, že Milevsko bude z pohledu N-ka opravdu veliké setkání, protože podle předběžného zájmu německé strany přesáhne plánovaná sestava dalece sestavu z Elmenhorstu i z Dobřichovic (která mimochodem délkou trati té Elmenhorstské mohla směle konkurovat, pokud ji dokonce nepředčila).



Vlevo pohled na část obou traťových větví N-kové sestavy se skrytou stanicí Brno (moduly s reflektorem uprostřed), vpravo náš německý host Michael Maleis, který, jak se zdá, nemůže dohlédnout konce naší dobřichovické modulové sestavy :-)

Účelem jejich návštěvy pro nás však zdaleka nebylo jen poslouchat pochvalu a obdiv, ale především kritiku, rady a doporučení v čem se zlepšit, na co se zaměřit a kde se vyvarovat případných chyb. Můžeme směle říci, že i když se máme od Fremo ještě co učit (především v oblasti přepravy zboží), máme jim i co nabídnout, protože například výše zmíněný systém řízení stanice Podolí a indikace obsazenosti kolejových obvodů byl něčím, na čem mohli „oči nechat“.

Závěrem

Všechno má svůj konec, a tak i nedělní odpoledne v Dobřichovicích znamenalo jízdu posledního pravidelného vlaku, za nímž trať projelo už pouze několik mimořádných vlaků svážejících všechny vozy do stanice Brno. A potom už jen smutný pohled na uklízení vozů do krabiček, rozpojování kabeláže, demontáž modulů... Smutnou náladu, že něco pěkného končí, umocnil déšť, který provázal nakládání aut.

Ovšem řečeno slovy klasika: „Na každém konci je hezké to, že něco nového začíná.“. Po nich mi už nezbývá než zvolat „Vzhůru do Milevska“



Pro Zababov připravil Dan Buchtela, sekce N-scale

Fotografie: Dan Buchtela, Michal Slavík