

Automatická strojní podbíječka MATISA B221 ve velikosti TT

V době, kdy velikost TT byla pro mě ta jediná správná, jsem záviděl "hánulářům" jejich model podbíječky Plasser od firmy Liliput. Bylo mi jasné, že podobného modelu v měřítku 1:120 se od tehdejší firmy *Berliner-TT-Bahnen* nedočkáme.*) Zbývala tedy jediná možná cesta, podbíječku si sám postavit. Výběr typu byl jednoduchý. Která podbíječka přijede první ke mě do stanice, kde jsem tehdy sloužil jako výpravčí, tu budu stavět. Začal jsem vozit do práce fotoaparát a skládací metr a čekal na příležitost. Ta přišla s obnovou první staniční koleje. Do mé stanice přijela dvounápravová podbíječka Matisa, typ B 221 (SPA 53, TSS Hradec Králové).



Podbíjecí mechanismus je v dolní poloze

Automatická strojní podbíječka Matisa B 221 je vybavena motorem Deutz o výkonu 150 kW a dosahuje průměrného výkonu 450 m/hod, špičkově až 750 m/hod. Má dvě kabiny, z nichž v přední, nižší, je stanoviště obsluhy pro nastavování vstupních údajů pro nivelační a směrovací systém, v zadní kabině jsou stanoviště dvě, pro řízení práce stroje a jízdní stanoviště s dobrým výhledem při jízdě oběma směry. Podbíjecí agregáty, umístěné spolu se zdvihacím a směrovacím zařízením před zadní nápravou stroje, pracují na principu synchronního podbíjení. Ovládání podbíjecího cyklu je poloautomatické. Řízení stroje, vysokou přesností i jednoduchou obsluhu všech systémů zabezpečují poměrně náročné elektronické a hydrostatické obvody. Délka stroje přes nárazníky je 16190 mm, hmotnost přibližně 32000 kg. Svou konstrukcí umožňuje přepravu ve vlakové soupravě s maximální rychlostí 100 km/h. Velmi podobná je podbíječka Matisa B 241, je však čtyřnápravová a obě kabiny jsou zvýšené.

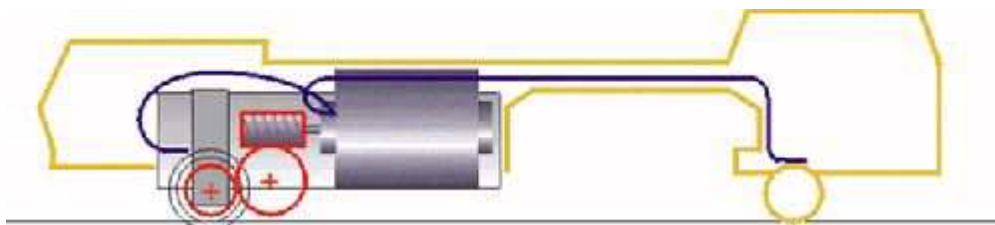


Matisa B241 je čtyřnápravová varianta

Popis modelu:

Jak jsem stavěl podbíječku

Při použití automobilové terminologie se dá říci, že model má samonosnou karoserii. Karoserie je vyrobena z polystyrenových polotovarů. Žaluzie bočnic, rámy oken a další díly byly ručně vryty do pertinaxu. Teplem změkklé polystyrénové destičky pak byly přitlačeny do těchto "forem". Pro díly s okny byla použita průhledná hmota. Z takto vzniklých polotovarů byla slepena nosná část karoserie, ke které se postupně dolepovaly další detaily. Ploché a hranaté díly vypilované z polystyrénových destiček různé tloušťky, písky, hadice a podobné díly z polystyrenových nití vytažených nad svíčkou z licích rámečků různých stavebnic. Do této karoserie je zespuďu připevněn pomocný rám s celým pohonem, t.j. motor se šnekem, ozubené mezikolo a hnací náprava, vše použité z lokomotivy PIKO velikosti N, na opačné straně jen rozsocha s nepoháněnou nápravou. Sbírání trakčního napětí je z obou náprav. Vodiče pro přívod proudu od nepoháněné nápravy jsou zatmeleny do nosníků karoserie aby nerušily průhled na podbíjecí mechanismus.

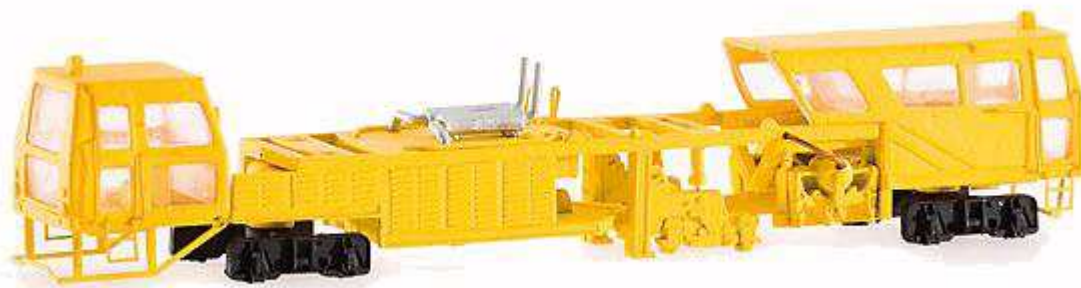


Jízdní vlastnosti nejsou bez chyby, v důsledku velkého pevného rozvoru má model velký odpor při jízdě v oblouku, ale protože většinou jezdí bez přivěšených vozů, není to příliš podstatné. Model jsem stavěl s přestávkami asi rok. Případně zajemce o stavbu tohoto modelu musím upozornit, že žádný plánek nebude dost dobrý. Prohlídka skutečného stroje je nezbytností a jeden kinofilm ve fotoaparátu je málo *).

**) Poznámka po několika letech:*

To o jednom kinofilmu jsem psal v době, kdy digitální fotoaparáty byly ještě normálnímu smrtelníkovi nedostupné. V době paměťových karet za pár korun už to neplatí. Neplatí ani tvrzení na začátku, že se v TT podobného modelu nedočkáme. Firma MODIST už "Plasserovku" vyrábí. Schází sice víc detailů, ale zas tak špatná jistě není. Pohon do nějakého obytného vozu se dá také udělat.

*Model fy.
Modist*



*Popisovaný
model
podbíječky ve
stanici spolu
se speciálním
pracovním
vozem,
používaným
pro sypání
šterku do
kolejí.
Detail modelu*



Jak jsem stavěl podbíječku



[Zpět na obsah](#)